LA MARINA ESPAÑOLA EN LA EMANCIPACIÓN DE HISPANOAMÉRICA

José Cervera Pery

COLECCIONES MAPFRE 1492

De 1810 a 1826, se produce en los reinos hispánicos de ultramar el proceso histórico de su emancipación. Las Marinas de España y las nuevas que se fueron forjando en las incipientes nacionalidades fueron en buena parte protagonistas directas de la lucha. El teatro de operaciones se sitúa en dos grandes áreas, la América atlántica y antillana y la del Pacífico. Este papel de primer orden obedece a varias razones: hombres y nombres de la Armada están en primer plano; el único medio de enlace entre España y América es el marítimo y, en consecuencia, los convoyes de armas, pertrechos y tropa se hacen por mar y con apoyo de la Marina. En tercer lugar, porque buena parte de las operaciones se plantean y ejecutan como navales. José Cervera emprende el estudio del papel que tuvo la Marina en la contienda, sobre el que se ha escrito poco. Analiza los determinantes que condicionan la participación de la Armada en América: aspectos sociológicos, económicos y políticos de influencia directa en los futuros desequilibrios, al romperse definitivamente los lazos entre la metrópoli y sus antiguos virreinatos.

José Cervera Pery (San Fernando-Cádiz, 1929). Licenciado en Derecho. Periodista. Coronel auditor de la Armada. Jefe del Servicio Histórico del Cuartel General de la Armada y del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval. Obras: *La Marina española en Guinea Ecuatorial, La estrategia naval del Imperio, La Marina de la Ilustración.*

Creative Commons

Esta obra se encuentra disponible en Acceso Abierto para copiarse, distribuirse y transmitirse con propósitos no comerciales. Todas las formas de reproducción, adaptación y/o traducción por medios mecánicos o electrónicos deberán indicar como fuente de origen a la obra y su(s) autor(es).

Colección Mar y América

LA MARINA ESPAÑOLA EN LA EMANCIPACIÓN DE HISPANOAMÉRICA

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Director de Colección: Fernando de Bordejé
Diseño de cubierta: José Crespo

© 1992, José Cervera Pery
© 1992, Fundación MAPFRE América
© 1992, Editorial MAPFRE, S. A.
Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-345-7 (cartoné)
ISBN: 84-7100-346-5 (rústica)
Depósito legal: M. 24113-1992
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

JOSÉ CERVERA PERY

LA MARINA ESPAÑOLA EN LA EMANCIPACIÓN DE HISPANOAMÉRICA

EDITORIAL
MAPFRE

LA MARINA ESPAÑOLA EN LA EMANCIPACIÓN DE HISPANOAMÉRICA

A Merche

Que soportó con paciencia y comprensión las singladuras de este libro.

ÍNDICE

Introducción necesaria 11

I. Los antecedentes 25

El posicionamiento español en la América del siglo xviii 25
El dispositivo orgánico y funcional 32
La defensa naval: fortificaciones, astilleros (construcción naval) 36
La defensa naval: Armadas y apostaderos 41
La represión de la piratería y el contrabando 48
El teatro naval de operaciones: América atlántica y Pacífico 56

II. La emancipación 75

Causas, filosofía y sentido hispánico 75
Los movimientos precursores: las implicaciones navales de la expedición Miranda 88
Los ataques ingleses a Buenos Aires en 1806 y 1807 y sus enseñanzas 96
El impacto americano de la Guerra Española de la Independencia: su repercusión y alcance 105
El soporte español de las guerras de América: la situación de la Marina 118
El apoyo naval de los apostaderos 128
El teatro de las operaciones navales: América atlántica 135
El virreinato de Nueva España y sus peculiaridades 139
Las acciones navales en Costa Firme 148
La Marina en el Río de la Plata 183
El teatro de las operaciones navales: el litoral del Pacífico 189

III. Las consecuencias 205

El repliegue y desmantelamiento de la Marina realista 210
Consolidación y desarrollo de las nuevas Marinas americanas 218
La mentalidad naval de los libertadores 224

Epílogo 239

Apéndices 243

Censo de personajes y buques 245
Fuentes y bibliografía 265
Relación general de autores y obras 273

Índice onomástico 277

Índice toponímico 285

INTRODUCCIÓN NECESARIA

Desde 1810 a 1826, se produce en los reinos hispánicos de ultramar (España nunca les llamó colonias ni los consideró como tales), el proceso histórico de su emancipación, a través de una abierta y sangrienta contienda, que comporta fugaces períodos de esperanzas y etapas de ensombrecida desilusión. Las Marinas de España —la Real Armada— y las nuevas que se fueron forjando en las incipientes nacionalidades, fueron, en buena parte, directas protagonistas de la lucha; y sus diversas vicisitudes y comportamientos deben ser contemplados desde el plano en que se produjeron. Es necesario, por tanto, antes de entrar en el fondo del estudio de tal participación, esbozar un planteamiento generalizado, una puesta en situación de los determinantes que van a condicionar la acción, concretamente en su faceta marítima o naval, en América; examinando sus aspectos sociológicos, económicos y políticos de influencia directa en los futuros desequilibrios o regresiones, cuando los vínculos entre la metrópoli y sus antiguos virreinatos se rompan irremediable y decisivamente.

No es mucho lo que se ha escrito sobre la participación naval en el proceso de emancipación americana. Fernández Duro, en el último tomo de su obra, es quien más se ocupa de ella, concediendo más importancia al relato que al análisis, aunque sus referencias a otras fuentes directas son importantes. Con anterioridad, el contralmirante Lobo había escrito una pormenorizada *Historia General de las antiguas Colonias Hispanoamericanas* en la que pueden encontrarse numerosos datos de los antecedentes emancipadores, sobre todo del virreinato del Río de la Plata; pero su libro finaliza en los acontecimientos de 1807. Un libro muy interesante y no demasiado conocido es el del capitán de na-

vío Enrique Manera y Pérez Chao titulado *Cómo y por qué se perdieron las Colonias Hispanoamericanas*, en el que se analiza el proceso emancipador con gran profusión de datos y juicios de valor en los que pone no poca carga de apasionamiento. Existen igualmente, ya en época reciente, algunas tesinas o tesis doctorales que encaran el tema desde su óptica naval, si bien centradas en determinadas zonas o áreas. De ellas la más importante es la de Gaspar Pérez Turrado, *La Marina en la independencia de Costa Firme*. Desde la otra orilla también hay importantes contribuciones pero la mayor parte de ellas lógicamente toman posiciones desde perspectivas pro-independentistas. La historia de la Marina en la independencia hispanoamericana es una historia aún por escribir.

Así como el Descubrimiento de América, cuya grandeza y proyección universal sigue siendo la que describió la famosa frase de López de Gomara «el mayor suceso después de la creación del mundo», la independencia de los pueblos americanos es también uno de los más trascendentes hechos históricos de la Edad Contemporánea. La historia de la Marina durante este período corre pareja a la historia de una serie de situaciones bélicas ultramarinas, que van a prolongarse durante quince años. A través de ellas, se desarrollará un amplio proceso de transformación estructural, que incidirá, de un modo decisivo y directo, en los cuadros y efectivos básicos de la Armada, sobre la que va a gravitar buena parte del peso específico de una guerra civil —o una serie de ellas— en la que la importancia de las comunicaciones marítimas es el factor clave entre españoles de ambos mundos. Debe insistirse en ello. Las comunicaciones marítimas con las Indias y su control fueron, desde el asentamiento español, factores claves para su mantenimiento. Cuando el poder naval hispano es socavado a fondo, se impone un sentido de autodefensa, más para vencer al fuerte que en beneficio propio. El contraataque español tendrá el objetivo prioritario del control de tales comunicaciones.

Unos antecedentes obligados nos fijarán el dispositivo orgánico de la Marina en los territorios de ultramar con anterioridad a los brotes de independentismo, aunque no ajenos a las incursiones piráticas o filibusteras, sobre todo desde la instauración de la dinastía borbónica en España y la aplicación, con mayor o menor fortuna, de su política reformista. Éste ha de ser nuestro punto de partida, ya que los Borbones encaran la administración del todavía extensísimo Imperio con distinta

mentalidad que sus antecesores. La Corona se encuentra sustituida por el Estado, y el valido omnipotente es reemplazado por el funcionario cualificado, mientras que los consejos abdican de sus más importantes funciones en los secretarios de despacho o ministros. De aquí que la Marina que se crea, aunque Real, sea propiamente estatal al dotársela de un amplio sentido integrador, buscando con ello sacarla del propio marasmo en que se hallaba sumida a la muerte de Carlos II, el último Austria. Todo ello habrá de suponer, a lo largo de toda la centuria, una verdadera transformación orgánica, cuyos reflejos se dejarán sentir en la América hispana y, concretamente, en su ámbito naval (astilleros, arsenales, instalaciones, fondos, efectivos, etc.), porque, como ha escrito el almirante Álvarez Arenas en su más reciente libro [1], al comienzo del siglo de las luces, el mar comenzó a ser factor decisivo de la política y estrategia humana. Si hay un principio axiomático, fuera de toda discusión, es el de que los destinos históricos españoles, en sus períodos de poderío o grandeza, han dependido esencialmente del mayor o menor engrandecimiento de su Marina de guerra. Por ello, a lo largo del tiempo, profundamente convencidos de su exactitud, las más claras mentalidades que influyeron en los destinos patrios, pensaron siempre en el mayor y mejor desarrollo de las Armadas, con la construcción de numerosos buques y en el rápido armamento de eficientes escuadras que asegurasen el dominio de los mares; por lo que los períodos más brillantes de afirmación industrial o de influencia política española en el marco europeo, son también coincidentes con los de mayor florecimiento de la Marina. De todo ello, la mentalidad ilustrada de Carlos III, pero también la de sus antecesores, Fernando VI y Felipe V, tuvieron plena conciencia histórica.

La Marina que heredan y asumen los primeros Borbones en ambas orillas oceánicas, es una Marina letárgica y vacía de contenido, a pesar del pomposo nombre de sus escuadras, entre las que se cuentan las que corresponden a la defensa de las Indias, con un forzado despliegue: *Armada de la Guardia de Indias*, basada en La Habana o Cartagena de Indias; *Armada del Mar del Sur* en El Callao y *Armada de Barlovento* para la protección del Caribe. También, si se precisaba, se

[1] E. Álvarez Arenas, «Del mar en la Historia de España», *Hombres, hechos e ideas*, Editorial Naval, Madrid, 1987. El almirante Álvarez Arenas es uno de los más brillantes ensayistas contemporáneos de nuestra historia naval.

podía contar con la *Armada de la Mar Océano* con un amplio dispositivo funcional en el Atlántico. En el desdichado final del siglo XVII, el almirante Diego Brochero había puesto el dedo en la llaga en su memorial al Rey sobre la penuria de las dotaciones y la indiferencia de la nación hacia su Marina, y ausente de toda mentalidad naval era difícil salvar los restos de un naufragio inevitable por más que hubieran brotado antes engañosos espejismos.

Desde que, por el Tratado de Westfalia de 1648, se altera el marco de la estrategia española de la segunda mitad del siglo XVII, y la forzada pérdida de compromisos europeos permite una mirada al mar, aunque sin muy claras perspectivas; el Atlántico sigue siendo el vínculo de necesaria unión con la España americana, y el Pacífico es aún un mar de interrogantes. Los Borbones —hay que insistir en ello— reciben, en este marco, una Marina sin esencias integrales ni prácticamente contenido vivencial. Es evidente que, con buen sentido óptico y político, se propusieran su revitalización, habida cuenta su importancia, que realizaran notables esfuerzos para lograrla y que en buena parte lo consiguieran; pero en ello intervendrán también distintos factores. Los Borbones representan una mentalidad distinta a la tradicionalmente hispana con una monarquía absolutamente centralista frente a la foralista y pactista, vigente desde que los Reyes Católicos habían unido los distintos reinos peninsulares bajo una misma corona, y podían llevar a cabo una política niveladora y de integración, a través de una transformación administrativa y una reorganización fundamental, en la que la Armada habría de ser la pieza clave. Así Felipe V ante la penuria naval, investiga y analiza sus causas, captando rápidamente que no era otra cosa que la falta absoluta de escuadras (hombres y barcos), que pudiesen proteger y amparar las relaciones comerciales del país; con la potenciación de una fuerte Marina mercante, y bien asesorado y apoyado por los auténticos impulsores de la Marina moderna, logra sus objetivos devolviendo a la nación española buena parte de su preponderancia naval. Política que también seguirán sus sucesores Fernando VI y Carlos III, este último obligado a mirar al mar a través del Pacto de Familia, y a atender el rearme naval que, en el último tercio de siglo, adquiere cotas de notoria importancia.

Ya el marqués de la Ensenada, en un memorial elevado al Rey en 1740, había comenzado con la siguiente frase: «Señor: Sin Marina no puede ser respetada la monarquía española». De aquí que el programa

de rearme naval se trazara desde perfiles ambiciosos: construcción de seis navíos anuales en cada uno de los astilleros de Ferrol, Cádiz y Cartagena; tres en los astilleros de La Habana; armamento de ocho bajeles para la lucha contra los moros y resguardar las costas de España.

El nacimiento de la Marina moderna, basada en las exigencias de la época, no es fenómeno exclusivo de nuestro país. Inglaterra, Francia y Holanda asimilan las nuevas técnicas y comparten esfuerzos. Se mejoran los gálibos y se perfeccionan los materiales de construcción pero, sobre todo, se presta una mayor atención a las escuadras y a los arsenales y apostaderos, tendentes a dotarlos de una mayor eficacia. Se piensa estratégicamente con la mar al fondo, y surgen nuevos términos en la semántica bélica como «poder naval», «dominio del mar» y «ofensiva y defensiva estratégicas». De aquí que la famosa frase de Ensenada a Fernando VI encuadre un perfecto planteamiento estratégico naval, pues las guerras del siglo XVIII europeas y españolas, con escenarios prolongados en América, fueron ante todo y sobre todo, guerras marítimas. Y es pensar estratégico acertado aquello de

> proponer que V. M. tenga iguales fuerzas de tierra que la Francia y de la mar que Inglaterra, sería delirio, porque ni la población de España lo permite ni el erario puede suplir tan formidables gastos; pero proponer que se aumente el ejército y no se haga una decente Marina, sería querer que la España continuase subordinada a la Francia por tierra y a Inglaterra por mar.

La Marina decente se hizo, y si Felipe V le había dado su inicial impulso, la neutralidad —que no el neutralismo— de Fernando VI, y la mentalidad ilustrada de Carlos III propician lo demás. Y hasta la nueva regresión, que ha de advertirse en el reinado de Carlos IV con el mazazo de Trafalgar, los navíos surgieron a lo largo del siglo, aunque fuera con la ayuda de operarios extranjeros y aunque se advirtiera que su mantenimiento, en el necesario grado de actividad, sería empeño difícil.

La justificación de una Marina moderna, consolidada en cuanto al incremento y desarrollo de construcción de barcos que alcanza su cenit en el reinado de Carlos III, tiene su razón de ser casi por necesidad física y vital, porque la vida de entonces estaba íntimamente relacionada, mediante un fuerte eslabón de dependencia, con las posesiones de ultramar, y el vínculo de éstas con sus metrópolis era el comercio y

la comunicación, mantenidos naturalmente por el mar, lo que exigía Marinas fuertes y adecuadas. De ahí, la esencial razón que obligó al mayor desarrollo y fomento de las Armadas en el siglo XVIII, porque toda política del mismo, por las razones ya apuntadas, pasa por el mar y en muchos aspectos termina en él.

Durante buena parte del siglo XVIII, pero sobre todo en el reinado de Carlos III, puede ya constatarse cómo el gobernante español —el político— ha entendido el alcance de la proyección exterior de la Marina, que se pone de manifiesto en la aplicación de una estrategia que la comporta, hasta el extremo de, que si Ensenada pedía 60 navíos y 65 fragatas mediado el siglo, en 1788 —año de la muerte de Carlos III— el estracto del estado numérico de la Armada española en su conjunto arrojaba la cifra de 67 navíos y 44 fragatas, como parte principal de un total de 280 unidades y un conjunto de 89.000 hombres necesarios para dotarlos. Y aún diez años más tarde, en 1798, los navíos eran 76 y las fragatas 51, con 184 buques menores y unos 100.000 hombres de equipamiento. Para la práctica del ejercicio de una estrategia defensiva en la España europea y la extensa España americana, unidas por la dimensión oceánica, tales efectivos debían de ser más que suficientes; pero el desconcertante juego de la política exterior y sus vaivenes impondrá su exigencia, y tras las guerras de independencia y las consiguientes de la emancipación americana, la Armada caerá en la postración y el abandono, que la Historia registra con trazos sombríos. Cuanto se hizo o se dejó de hacer, con respecto al papel de la Armada durante el siglo XVIII, fuera bueno o malo en el balance total, recae fundamentalmente —aunque no en su totalidad— en la línea de conducta de sus hombres, a veces amparados, a veces desasistidos por una coyuntura funcional de variopinto signo.

Evidentemente, para la Armada —como para otros estamentos de la época—, el siglo XVIII representa también una revisión crítica que, de una parte, se enfrenta a la deformación del pensamiento español del siglo XVIII y, de otra, trata de incorporarse a la nueva actitud científica del mundo europeo y a la revisión de valores que prepara la revolución del nacionalismo liberal del siglo XIX —del que el proceso de independencia de los antiguos virreinatos, será exponente—. Es necesario, por tanto, situar y entender las coordenadas de ese proceso transformador que implica el resurgir naval español en la centuria, raíz y origen del nacimiento de la Marina moderna concebida en sentido uni-

tario y funcional (la dispersión de las escuadras y su anárquica organización interna habían hecho, hasta entonces, inviable su aparición), lograda a través de una transformación estructural que centralizó, en la Real Armada, las numerosas agrupaciones independientes y tuvo muy en cuenta problemas de infraestructuras, economía y comunicaciones, creando también las bases efectivas de apoyo en tierra, con arsenales y astilleros adecuados. En dicha transformación, la Marina tendrá asignada una importante cuota de participación, que alcanza un protagonismo esencial al calibrar la importancia de las comunicaciones marítimas, advertida, de manera innegable, a través de los planteamientos estratégicos. La Marina de guerra combatía donde el escenario le venía impuesto —y ello va a tener singular trascendencia en las luchas de la emancipación—, dejando a los recursos de la estrategia, la táctica y, de modo también fundamental, a la logística, sus resultantes. La Marina en paz era absolutamente necesaria para mantener la unidad y el contacto entre las diversas partes del mundo hispánico y, por tanto, asumir el papel decisorio para el ejercicio de una política viable en el ámbito exterior. En diversas ocasiones, se había puesto de manifiesto las gravísimas dificultades por las que España había pasado para mantener las comunicaciones marítimas con las Indias. Es cierto que se consiguieron algunos éxitos al hacer llegar a la metrópoli diversos e importantes cargamentos de metales preciosos, pero era imposible ejercer un verdadero dominio del océano, si no se contaba con una Marina de guerra potente, apta para el control de las vías de acceso a las provincias ultramarinas; pero necesitaba tenerla en ambas orillas atlánticas, al menos en una amplia área de protección del Pacífico a Filipinas, y la precisaba con urgencia, porque la pérdida del control de las comunicaciones podría suponer la pérdida misma de los territorios. Esto no se tuvo en cuenta con la atención que requería (otros factores influyeron), y se dejó ver trágicamente en las luchas de la independencia americana.

Con el derrumbamiento del edificio colonial español (1808-1824), la crisis marítima se agudiza con el conflicto de intereses que enfrenta a criollos y españoles, que dista de ser un movimiento popular revolucionario sino que es una auténtica guerra civil (o una serie de ellas) sin apenas participación indígena. Pero la insurgencia americana se ve favorecida por las circunstancias históricas que atraviesa la metrópoli, y su relación causa/efecto sería necesario analizar pormenorizadamente.

Salvo el caso de Méjico, los criollos o españoles americanos buscan la forma de acabar con los monopolios peninsulares y detentar cargos hasta ahora vedados; pero no desean una ruptura revolucionaria —aunque ésta termine imponiéndose—, sino una modificación substancial de sus relaciones económicas comerciales, así como de su *status* político. Era evidente que las posibilidades de la economía indiana quedaban frenadas por el peso metropolitano, ya que el papel intermediario de España entre los productos coloniales y los mercados ultramarinos de Europa, le reportaba sustanciosos beneficios. La lucha por la independencia se agudizará al querer los americanos asegurarse los contactos directos entre sus productos y las nuevas metrópolis económicas. El sistema económico, empleado en la metrópoli, de reservarse el monopolio comercial, con intercambio de materias primas baratas con productos manufacturados, había quedado roto desde el siglo XVIII por el contrabando, derivado de la incapacidad española —carencia de barcos— de suministrar a las Indias todos los productos manufacturados necesarios.

Estos planteamientos comportarán el examen de una serie de factores que lo hagan explicable, como la situación del Imperio español en la época en que España libra su Guerra de Independencia contra la invasión napoleónica, el trasvase de afinidades ideológicas de metrópoli a colonias, el origen del tan traído y llevado problema de las causas y filosofía de la emancipación y los comportamientos sociológicos del movimiento emancipador. La panorámica general de la Marina de la época con sus limitaciones de medios materiales y humanos y la falta de las necesarias condiciones de idoneidad para hacer frente con posibilidades de éxito en el teatro naval a la insurgencia criolla, y, por último, una contemplación, a grandes rasgos, del balance post-emancipador, con sus repercusiones internacionales y la incómoda posición de España en la Europa de la Restauración, ya que durante el proceso de separación de las tierras de América, coincidente en parte con el Congreso de Viena, el pulso internacional español disminuye su ritmo al mínimo. La diplomacia española en aquel Congreso tendrá sólo una actividad marginal en la que la ineptitud, la falta de criterio, el desconcierto y la informalidad serán sus determinantes esenciales. Como ha escrito Jover, ni el prestigio de España como potencia mundial en el siglo XVIII, ni los sacrificios del pueblo español en la Guerra de la Independencia, habían podido suplir la falta de un equipo diplomático

preparado. A pesar de la victoria, quedaba consumado el descenso de España a la condición de potencia secundaria [2].

A comienzos del siglo XIX, los territorios españoles en América pueden calcularse en una extensión de, aproximadamente, 17 millones de kilómetros cuadrados (frente al medio millón escaso peninsular) y su población en unos 20 ó 21 millones de personas (frente a los 12 o 14 peninsulares). Su división orgánica y administrativa respondía a distintos conceptos: virreinatos eran Nueva España (México), Nueva Granada (Colombia), Perú y Río de la Plata (Buenos Aires), que comprendían Capitanías Generales (Guatemala, Venezuela, Chile y Cuba) con provincias e Intendencias, dotadas de autoridades ejecutivas, no sólo individuales sino colegiadas (las Audiencias en sus funciones no judiciales y, sobre todo, los Cabildos serán núcleos de las futuras independencias). Un 10 por ciento de su población era criolla (la proporción era superior en Chile y El Plata y muy inferior en México y la América Central) con notable aportación de color en el Caribe. Los criollos dominaban la tierra —muchos eran hacendados latifundistas— estando rezagados, respecto de los peninsulares, en el comercio y los destinos públicos. Tan cultos, y más ricos que los europeos, soportaban mal sus declinantes privilegios y abusos. De ahí que, como señala Cordero Torres, los gustos y actitudes se fueron diferenciando a la par que los intereses, alcanzando la rivalidad a mestizos y, en algunos casos, a los mulatos. En cambio, indios y negros fueron un elemento pasivo —carne de cañón— manejados por unos y otros en las guerras independentistas (de hecho el indio perdió mucho en los primeros cincuenta años de independencia y en algunas partes australes se extinguió). Así sorprendió a España el hundimiento de su maquinaria estatal por la invasión napoleónica [3].

El papel, por tanto, de la Marina española —la enviada desde España y la permanente de ultramar— en el proceso de la emancipación de Hispanoamérica va a ser de vital importancia. Situado el teatro de operaciones navales en dos grandes áreas, la América atlántica y antilla-

[2] J. M. Jover, *El siglo XIX en España*, edición de 1974. La nota viene recogida en *La España de Fernando VII*, de la colección *Nueva Historia de España*, tomo 14, Madrid, 1982.

[3] J. M. Cordero Torres, «La descolonización, un criterio hispánico», *Revista de Política Internacional*, julio-agosto 1974.

na o caribeña y la América del Pacífico, su función será relevante. En las situaciones precursoras de la independencia, y aun a lo largo de todo el siglo XVIII, la Marina defiende costas, puertos y ciudades de acechanzas y ataques externos, tales como los de Portobelo, La Habana, Cartagena de Indias y, ya en los comienzos del XIX, los ingleses a Buenos Aires y Montevideo; escolta convoyes, combate al filibusterismo y afirma con su presencia, en cuanto puede, la seguridad de las comunicaciones marítimas. De aquí que las provincias costeras, e incluso las interiores, se fortifiquen y artillen, estableciéndose apostaderos en los principales puertos que habrán de convertirse en focos de resistencia hispana cuando les alcance el movimiento expansionista insurreccional (Montevideo, El Callao, Puerto Cabello, Veracruz, Cartagena de Indias, La Habana, etc.). Pero ya en el *status* decisivamente bélico, la Armada tendrá que colaborar, apoyar y, en muchos casos, consolidar las operaciones de tierra con las tropas locales o expedicionarias al frente de las cuales habían de figurar, en diferentes etapas, generales de variopinta trayectoria militar (muy brillante en algunos y desafortunada en otros) y los marinos que, sin excepción, mantienen bravamente el tipo en los enfrentamientos a flote.

Así, en la iniciación, desarrollo y, más tarde, consecuencias del conflicto la Marina tendrá asignado un papel de primer orden por muchas y lógicas razones: A) porque hombres y nombres de la Armada están en primer plano: (virreyes como Liniers, Apodaca, Cisneros, etc.; jefes destacados como Monteverde, Romarate, Chacón, Laborde, Córdova, Gutiérrez de la Concha, etc.); B) porque el único medio de enlace entre España y América es el marítimo, y los convoyes de armas, pertrechos y tropas se tendrán que hacer, necesariamente, por mar y con el apoyo de la Marina militar; C) porque buena parte de las operaciones se plantean y ejecutan como navales. Se impone, por tanto, el trazado de líneas maestras que permitan seguir el itinerario histórico de esta aportación marinera al proceso emancipador de la América española.

Pero todo ello comporta, de algún modo, un intento clarificador de ese papel que la Marina, de uno y otro bando, tendrá atribuido a lo largo de todo un recorrido que culmina en el cierre de un heroico ejercicio. El marino *va* a América y *está* en América porque América es España, como aquellos americanos que lucharon en España contra Napoleón y legislaron en nuestras Cortes gaditanas —de donde surgirán los principales cabildos independentistas— no podían sernos extraños;

y españoles de una y otra orilla, cuando surge el fenómeno de la disgregación, tienen que asumir con dignidad la tarea que a unos y otros corresponde, aunque a veces no encajen perfectamente las piezas del mecanismo porque los campos no aparecen claramente definidos en sus orígenes, ya que los marinos peninsulares y los criollos se repartieron los papeles en ambos bandos, no siempre coincidentes con el de su raíz biológica o condición natural. Muchos factores habrían de contar en estas trasmutaciones, que no siempre han de resultar ilógicas. Lo iremos viendo a medida que sigamos su trayectoria y sus actitudes.

La Marina, en las guerras de la independencia de América, afronta, de inmediato, un constante y generoso encadenamiento de servicios, a bordo de buques mal artillados, sin repuestos, sin medios económicos y atrasos en las pagas; persiguiendo o ahuyentando buques enemigos, combatiéndolos, apresándolos o siendo apresados por ellos. Ejerce el desempeño de cometidos difíciles o penosos, al mando de precarios correos marítimos, establecidos principalmente para llevar la correspondencia desde La Habana y Puerto Rico a Tierra Firme. Arrastran los desvíos presupuestarios, la desatención de las autoridades metropolitanas, la animadversión hacia la institución —valientemente señalada por Laborde—[4], la incomprensión y recelo —cuando no abierta—, con virreyes, intendentes o autoridades militares... Ésta habrá de ser la constante de la Marina española en el triste reflejo de una política incapaz de encarar en América un compromiso histórico. La Marina, en su doble vertiente peninsular o americana, habrá de vivir de cerca tales condicionantes.

Algunas voces aisladas desde la Península se dejaron oír intermitentemente. Vázquez de Figueroa, ministro de Fernando VII en dilatados períodos de su mandato, fue uno de los hombres que más se preocupó directamente de la situación de la Marina española en América. Su plan de reestructuración de apostaderos, redactado en 1812, es muy completo —si bien habría de perfeccionarlo don Pascual Enrile años

[4] Ángel Laborde es uno de los marinos españoles más destacados en las acciones navales de Hispanoamérica. Comandante de Marina de Puerto Cabello, jefe de la escuadrilla de Costa Firme y, más tarde, comandante general del apostadero de La Habana, su actuación, en el combate naval de la laguna de Maracaibo, mereció el elogio unánime de sus adversarios. Su acusada personalidad está pidiendo urgentemente una revisión histórica.

más tarde—, como surgido de hombre que conocía, sobre el terreno, todas las deficiencias e imperfecciones del sistema empleado en nuestras posesiones ultramarinas.

La Marina borbónica, si tardó —como dice Salazar— noventa años en crearse, se desmoronó en menos de diez. La Marina juntamente con la Monarquía, y de tal desplome se aprovecharán las corrientes independentistas de ultramar. El reinado de Fernando VII, en el que se consuma la pérdida de la América española, es al decir de Fernández Duro, uno de los más calamitosos de la Historia. El Rey, y quienes se movieron a su alrededor, motivaron el descalabro de la Armada española y con él produjeron la derrota de los ejércitos españoles en América. Difícilmente podrá pintarse un panorama naval más desolador en una nación de acusados rasgos marineros como España, y que pocos años atrás, en 1790, había alcanzado su máximo poderío, mayor que en época alguna de la historia militar de España. El conocimiento de los insurgentes de su deplorable estado fue, sin duda, el mayor impulso para la consecución de sus logros. No tenían necesidad de buscar subterfugios para plantear abiertamente la independencia, sabedores de que la metrópoli se veía totalmente imposibilitada para suministrar armas y pertrechos en general —que tenían que llegar por barcos— con los cuales imponer su dominio en los tres teatros de operaciones abiertos simultáneamente en México y Costa Firme, Río de la Plata y Costa del Pacífico. La América continental hispana se declaró independiente sin demasiada oposición —y era absurdo pensar que pudiera haberla sin una Marina capaz de asegurar las comunicaciones marítimas— de una metrópoli, resignada tristemente a su suerte, y como en la frase de Dante, abandonada a toda esperanza.

Pretendo centrar la atención de este estudio desde un enfoque personal y que atienda más que a la mera —aunque imprescindible—, descripción de los hechos, al análisis de sus consecuencias; al fundamento, más que al relato; a la deducción, más que a la exposición. Tal vez esta metodología peque algo de simplista o poco formalista; pero entiendo que no se trata, tampoco, de lograr una investigación de laboratorio o de fantasear una interpretación histórica que debe responder, sobre todo, a líneas fundamentales de concreción, rigor y orientación adecuada. Existen indiscutibles aportaciones en el tema que permiten su comprensión desde esta óptica, aunque sigan abiertas nuevas perspectivas a más ambiciosos horizontes. El conocimiento pleno y aceptado del va-

lor y alcance de una proyección histórica —la de la Marina española en el proceso de emancipación de Hispanoamérica— será, para ella, un exponente de grandeza; pero es también, al propio tiempo una razón de servidumbre. De aquí que haya entendido como necesaria esta larga y prolija introducción [5].

Para una localización más pormenorizada del aporte documental y bibliográfico empleado en la redacción de este trabajo, y con independencia de la orientación sobre fuentes y bibliografía general expuesto en su final, se incluye a continuación de cada uno de los tres grandes capítulos en los que el libro se estructura (los antecedentes, la emancipación y las consecuencias), una referencia más directa al documento consultado y su posible identificación. Con ello se pretende que sin perder su carácter ampliamente divulgador, el estudioso o investigador que desee profundizar más en el tema, tenga un medio más calificado de apoyo, tarea no siempre fácil puesto que las colecciones de legajos referentes a las diversas actividades de la Marina en América (flotas, personal, apostaderos, construcción, fortificación, expediciones, etc.), obrantes en los diversos archivos, no tienen en ocasiones otra referencia que la cronológica. Se han procurado por ello extractar el contenido de los documentos verdaderamente esenciales y citar su procedencia, de modo que su localización sea lo más asequible.

[5] El sentido de la ruptura fue no sólo negativa para la metrópoli, que quedaba despojada de un soporte marítimo de innegable importancia, sino también para los emancipados en trágicas consecuencias. Porque la forma violenta en que las independencias se produjeron, precipitó a los nuevos estados, con pequeñas excepciones, a una serie de períodos de luchas internas, cuya pervivencia ha sido mantenida hasta épocas cercanas. En ellas intervendrán, cuando el escenario lo impone, las nuevas marinas surgidas del hecho independentista. Un magnífico estudio del norteamericano R. L. Scheitna, *Iberoamérica: Una historia naval 1810-1987* de próxima publicación en versión española, compendia fielmente las vicisitudes de tales conflagraciones.

I

LOS ANTECEDENTES

El posicionamiento español en la América del siglo XVIII

Desde los albores del siglo XVI hasta comienzos del siglo XIX, el imperio español en América se extiende desde la California y el río Missouri en el norte, hasta la Tierra de Fuego en el sur, y se dilata por occidente, a través del Pacífico, hasta las islas Filipinas. La defensa y protección de las comunicaciones marítimas, desde la metrópoli a las costas ultramarinas, supondrá no pocos esfuerzos de infraestructura e imaginación, y constituye un auténtico banco de pruebas para la eficacia del dispositivo naval que hay que poner en juego. El surgimiento y desarrollo, tras los descubrimientos y la conquista, del creciente imperio fue una experiencia inusitada, y la estrategia aplicable a tan singular despliegue, por fuerza, ha de ser defensiva. Los navíos españoles del tráfico americano o filipino, en un principio aislado, requieren una fuerte protección; precisan de seguridad para navegar en convoy por las rutas marcadas por la Casa de Contratación, y deben ser custodiados por los buques de guerra a lo largo de toda la carrera de Indias. Esto no siempre pudo lograrse con efectividad y eficacia a través de la historia, sobre todo cuando surgen períodos de penuria naval. Pero no sólo son barcos los que precisan estos apoyos, sino que en tierra, la dilatada extensión de virreinatos o capitanías generales, propicia la dispersión de los ataques enemigos. El amplio perímetro americano, desde Florida hasta el estrecho de Magallanes en el Atlántico, con la avanzada de las Antillas y, desde Méjico hasta el cabo de Hornos en el Pacífico, supone la existencia de varios teatros de operaciones: el mar Caribe, el seno mejicano y el estuario del Plata. Pero las pugnas no se

ventilan siempre en batallas de guerras declaradas. Martínez Valverde ha señalado, con acierto, que hay otras complejidades en la comunicación de los dominios españoles, medidas de contrabando o rivalidades comerciales, que facilitan al enemigo la rentabilidad de sus ataques [1].

Hay que distinguir, sin embargo, que en el siglo XVI los ataques al ultramar español son generalmente de corsarios, en el siglo XVII los propician bucaneros y filibusteros; mientras que en el siglo XVIII, las guerras mantenidas por España —a comienzos, mediados y final— tienen sus repercusiones en América con ataques navales sobre puntos estratégicos (Penzacola, Santiago de Cuba, Trinidad, San Juan de Puerto Rico, Portobelo, Cartagena de Indias, La Habana, Malvinas, Sacramento, Buenos Aires...). La constante marítima del siglo en América será la política defensiva, asentada sobre una retaguardia que llevará en sí —y esto es importante consignarlo— el germen de la insurrección. Esto podrá advertirse claramente en la defensa de Buenos Aires contra los ataques ingleses en 1806 y 1807. Exaltados patriotas como Olavarría y Pueyrredon colaboraron, junto a Liniers, en el rechazo a la invasión de Beresford y, junto a ellos, ayudó la ciudad entera en una resistencia heroica. Pero el triunfo final no habrá de ser para la causa española. Los argentinos tuvieron de inmediato plena convicción de que si habían vencido a los ingleses, podían hacer lo mismo con los españoles implantados en sus tierras.

Portugueses, franceses, holandeses e ingleses, sobre todo los últimos, van a ser, solapados o no, los contendientes tradicionales de España en su lucha por la defensa de sus territorios de ultramar y el aseguramiento de sus comunicaciones marítimas o actividades comerciales. El siglo XVI es el de Drake, Hawkins, Raleigh; de la rivalidad marítima entre España e Inglaterra que llevará, como consecuencia, la Gran Armada. Los franceses no se andan tampoco con contemplaciones. Sorel saquea La Habana, Puerto Rico y Río Hacha, y los hugonotes se establecen en Florida de donde los echará Menéndez Avilés. Raleigh pide al Consejo Real medidas para destruir la preponderancia de España y

[1] C. Martínez Valverde, «Sobre la dilatada y compleja batalla del Atlántico español en los siglos XVIII y XIX», *Revista de Historia Militar*, número 64, magnífico y documentado trabajo que resume, desde una excelente perspectiva, toda la dinámica naval española en los mares de América durante dos centurias.

Drake, aunque fracasa en Veracruz, multiplica después sus esfuerzos; ataca el istmo y penetra después en el Pacífico por el estrecho de Magallanes. Insiste, más tarde, saqueando Cartagena de Indias y Santo Domingo, pero es rechazado en La Habana. Felipe II fortifica el Pacífico porque intuye en él futuros puntos de vulnerabilidad; pero Drake aparece de nuevo por el Atlántico, es derrotado en Veracruz y muere frente a Nombre de Dios —fortificado por Antonelli—. También Hawkins había rendido cuentas en aguas de Pernanbuco.

Las riquezas de América dieron a España potencia y vigor incuestionable a lo largo de todo el siglo del auge y predominio naval; pero sobre sus rutas marítimas pesarán, ya en la próxima centuria, graves amenazas, serios sobresaltos, y una inevitable refracción del repliegue naval que ya ofrece inequívocas señales de agotamiento y decadencia. En el siglo XVII entran en liza los holandeses que poseen buenos buques, mantienen fuertes escuadras y disponen de tropas bien armadas. Se mantienen al acecho de las flotas españolas de Indias de las que esperan sacar buen provecho; pero también intervienen en ataques a Venezuela (Salinas de Araya), Brasil y Pernanbuco. Por parte española destacan los nombres de don Fadrique de Toledo y don Lope de Hoces, que los tienen a raya. En 1638 tiene lugar el combate de Cabañas en aguas de Cuba con el apresamiento de la flota del almirante Benavides por los piratas de Pie de Palo; pero tras la Paz de Westfalia en 1648, se consuma la retirada de los holandeses de la batalla atlántica, aunque quede, como legado, la Compañía de las Indias Occidentales que habrá de producir no pocos quebraderos de cabeza. Mal endémico será también la actuación de los filibusteros y bucaneros, extendidos por islas e islotes del Caribe, que lanzan sus ataques sobre Veracruz, Cuba, Cartagena y Portobelo, amparados en la complicidad del gobernador de Jamaica que, desde 1655, está en manos inglesas por la acción de Cronwell. En 1680 son los franceses quienes aparecen, de nuevo, por el Caribe con el conde de Estress al frente; pero no se contabilizan acciones navales de importancia, y en 1697 las flotas de Pointiers y Ducasse someten a Cartagena de Indias, obligada a capitular. La Marina española, con una alarmante disminución de efectivos, poco puede hacer, y son los buques anglo-holandeses, ahora aliados, quienes persigan y ahuyenten a los galos. Termina el siglo con la expulsión de los escoceses del golfo de Darien, por el almirante español Mateo de Laya, sin que, en esta ocasión, el gobernador de Jamaica haga

Casa de Contratación en Sevilla. El Ministerio de Indias

nada por ellos. Lo alarmante, sin embargo, es la expansión caribeña de Inglaterra, que ya posee Antigua y Barbados, y se ha establecido en Belice y la costa de los Mosquitos. Francia, igualmente, busca posiciones en las Antillas, Guadalupe, Martinica y Saint Domingue, mientras que los holandeses se posicionan de Curaçao y Tobago. España va a padecer, por tanto, en el Caribe la invasión de su espacio vital por multitud de bases, militares y comerciales a un tiempo, que le suponen el soporte de un incómodo cordón umbilical en detrimento de sus comunicaciones exteriores.

En el Nuevo Mundo los holandeses pensaron fundar colonias con objetivos políticos, religiosos y económicos; pero en 1621, la ruptura de la tregua con España les permite la formación de la Compañía de las Indias occidentales, con el ejercicio de un monopolio, más o menos disimulado, en las costas atlánticas de América desde el trópico de Cáncer al estrecho de Magallanes; en las costas de África y en las islas del Pacífico hasta las Molucas. Afortunada en el pillaje y en el expolio de las posesiones ibéricas, la Compañía ocupa los puertos de Guayana

y Brasil, y Mauricio de Nassau crea un Brasil holandés bien organizado donde se cultiva la caña de azúcar. En realidad, los españoles combatieron, cuando pudieron, la expoliación; y los portugueses, nuevamente independizados, lograron expulsar a tan incómodos vecinos; pero Curaçao, una parte de la Guayana cercana a Surinam, quedó en poder holandés.

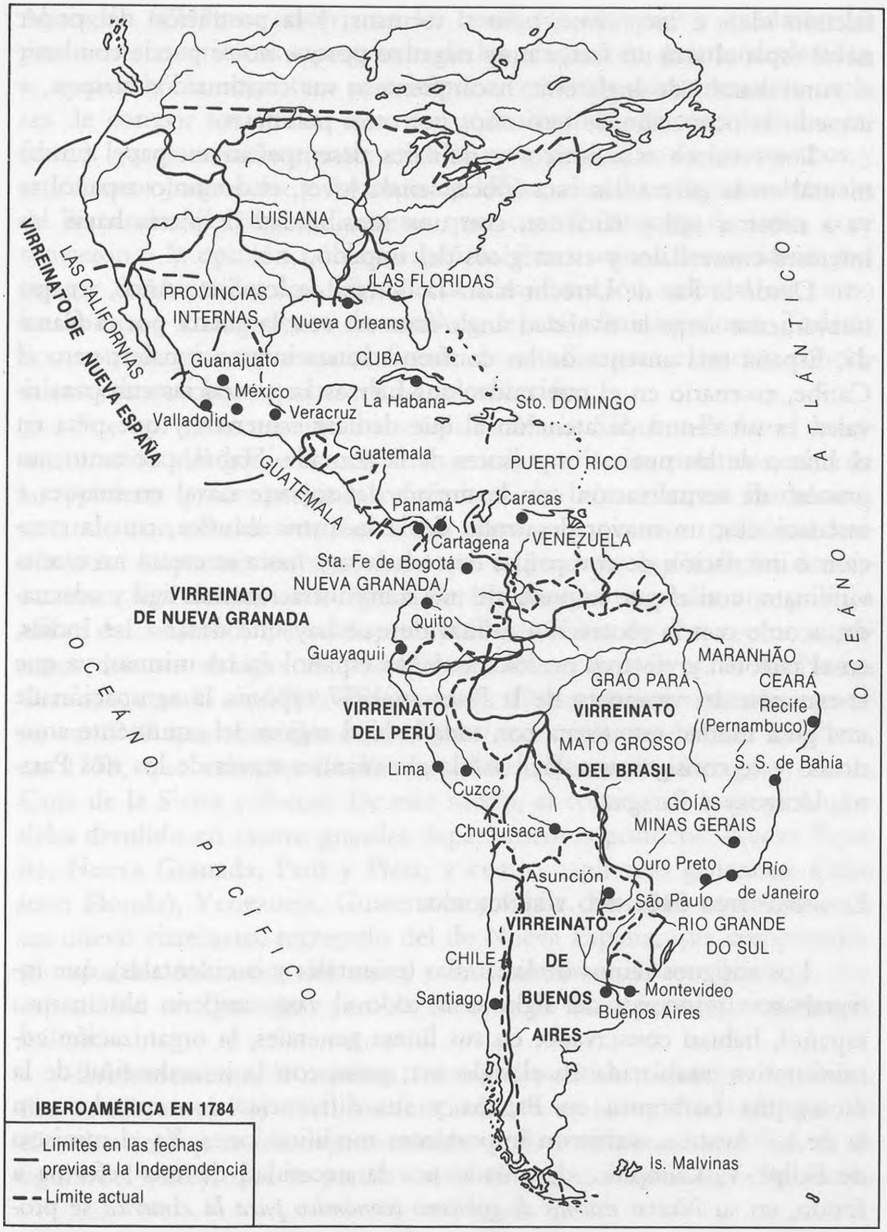
Nacerá por tanto el siglo XVIII con una esencial preocupación, la del mantenimiento del imperio español en América, con los factores negativos de la escasez de buques, penuria de mandos y dotaciones, y una defensa en la mar encomendada a la constitución de la guarda de las flotas y su refuerzo en las zonas de partida y recalada. Hay, además, una exigencia vital de un sistema de fortificaciones que, comenzado en las Antillas, se extienda, por razones estratégicas, también al continente; y es necesaria la creación y consolidación de apostaderos, y la formación de milicias regulares que vayan sustituyendo o reemplazando a la recluta de indígenas. Porque en el siglo XVIII América va a participar, ya directamente, en el juego político internacional, y aun cuando las razones de las discordias se ventilen a muchos kilómetros de la costa, los enfrentamientos bélicos tendrán, por el contrario, escenarios navales en determinadas zonas americanas. A los españoles va a pedírseles, pues, una medida capacidad de reacción, más en el plano estratégico —teatro de operaciones de ultramar— que en el táctico; porque serán sus enemigos los que lleven el peso de la guerra, ofensiva y, con la flexibilidad permite el uso del mar en su dominio o control, elijan los momentos y lugares más idóneos para el ataque. El estudio de las acciones navales y sus resultados demuestra que, a pesar de sus iniciativas, cosecharon no pocos fracasos [2].

Al asumir Felipe V la Corona de España, los franceses se las prometieron muy felices aspirando a una serie de ventajas en América, en detrimento de España o de los intereses españoles, amparados en la crítica situación de la Armada, que precisaba de la protección de las fuerzas navales francesas para escolta de las flotas de Indias. Para Luis XIV el derrumbe de los Pirineos era tal que ordenó la fortificación de la zona

[2] Como señala acertadamente el contralmirante Martínez Valverde, los españoles esgrimen una enorme capacidad de reacción, más en el plano estratégico ultramarino que en el táctico. Su ejercicio bien combinado les proporcionará buenas satisfacciones (Martínez Valverde, *op. cit.*).

de Luisiana y el afianzamiento de la presencia gala en las bocas del Mississipi, lo que entrañaba la extensión del dominio francés en la zona oriental de la fachada norte del golfo de México, y si a ello se une su asentamiento en las Antillas y la firma en 1701 del tratado de asiento de negros con la Compañía francesa de Guinea, se tendrá una idea clara de su preponderancia en el área. Pero las rivalidades comerciales entre Francia e Inglaterra, en la búsqueda del monopolio en el suministro de negros, van a aflorar en la Guerra de Sucesión de la Corona española, con la obtención de buques de *permiso* por los británicos. La lucha, por tanto, en América, más que por la defensa de las alianzas que mantienen (recuérdese que Inglaterra tomó partido por el archiduque Carlos y, en su nombre, se quedó con Gibraltar), va a ser una lucha por la libertad de comercio en nuestras posesiones; aunque en 1702 se presente una escuadra inglesa ante La Habana, que le pide la rendición de la ciudad para el austriaco, y el gobernador inglés de Florida ataque San Agustín. Hay también otros hechos que destacar. En 1705 se toma, en el Río de la Plata, la colonia de Sacramento —muy controvertida a lo largo de todo el siglo— ante la actitud de Portugal en favor del archiduque, y aliados formales de Inglaterra tras el Tratado de Methuen por el que quedan Portugal y Brasil supeditados a los británicos en amplio campo de subordinación. En 1712 los españoles y franceses atacan las islas británicas de Saint Kitss y Nevis... Decididamente el escenario de la Guerra de Sucesión se ha extendido en buena parte al Atlántico.

Con la coronación del archiduque Carlos como emperador de Austria, las circunstancias cambian; pues las naciones que le apoyaban en sus pretensiones a la Corona española, no ven con buenos ojos que se constituya un fuerte imperio europeo del que puedan formar parte los españoles. Se llega, por tanto, a la Paz de Utrecht entre España, Francia y Gran Bretaña —bajo la actitud recelosa de Alemania y Holanda—, y se devuelve a Portugal la colonia del Sacramento, tomada ocho años antes. Inglaterra consigue el asiento de negros, detentado hasta entonces por Francia, y se mantiene la concesión del navío de permiso, inagotable fuente de contrabando, por lo que, desarticulado el poderío francés ultramarino, España queda inerme frente a Inglaterra en sus costas peninsulares y americanas, y va a sufrir sus ataques sobre la navegación y los puertos españoles de las dos orillas atlánticas y aun de las del Pacífico y Filipinas. Poco ha de adelantarse, en una primera fase, en la recuperación del poder efectivo de España en sus posesiones transoceánicas. No



La Iberoamérica virreinal

faltarán ideas e incentivos, pero sí recursos; y la postración del poder naval español será un factor muy negativo porque no se puede combatir el contrabando de Inglaterra, hacer frente a sus continuados ataques, e impedir la ocupación de territorios por otras potencias.

Los recursos económicos y militares desempeñan un papel fundamental en la guerra. En esta época, señala Jover, el dominio español se va a mostrar ágil y eficiente, con una sensibilidad despierta hacia los intereses comerciales y estratégicos del Imperio.

Desde la Paz de Utrecht hasta la Guerra de los Siete Años, en que nuevamente surge la rivalidad anglo-francesa con la guerra por el Canadá, España está ausente de las confrontaciones internacionales; pero el Caribe, escenario en el que miden sus fuerzas las potencias europeas rivales, es un centro de atención al que dedicar esfuerzos y que pesa en el ánimo de los nuevos impulsores de la Armada. Habrá, por tanto, un proceso de revitalización con la mejora del soporte naval en buques e instalaciones, un mayor desarrollo de la industria náutica, con la creación e instalación de compañías de comercio y hasta se creará un nuevo virreinato, con el que se pretende una administración más ágil y adecuada, acorde con la protección militar de que hay que dotar a las Indias, en el racional y efectivo posicionamiento español en las mismas, ya que la creación del virreinato de la Plata en 1777 suponía la agrupación de una gran unidad estratégica con toda la vital región del continente americano y se consigue una fácil salida al océano a través de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay.

El dispositivo orgánico y funcional

Los antiguos reinos de las Indias (orientales y occidentales), que integraban, a principios del siglo XVIII, todo el vasto imperio ultramarino español, habían conservado, en sus líneas generales, la organización administrativa establecida en el siglo XVI; pero, con la introducción de la monarquía borbónica en España y sus diferencias conceptuales con la de los Austrias, sufrieron importantes modificaciones. Ya el ministro de Felipe V, Campillo, decantado por la necesidad de una reforma a fondo, en su *Nuevo sistema de gobierno económico para la América* se pronunciaba contra el sistema militar y de conquista seguido en aquellas regiones por considerarlo inadecuado; y cuando, firmada la Paz de

Aquisgrán (1748), se resolvieron los conflictos europeos y quedaron las posesiones americanas a resguardo de los ataques en guerras declaradas, se aprovechó la coyuntura para imponer reformas administrativas capaces de corregir los abusos que, con toda claridad, denunciaban los informes que se recibían; entre ellos el muy completo de los marinos y astrónomos Jorge Juan y Antonio de Ulloa, elevado a la consideración de Fernando VI. Noticias secretas que, cuando dejaron de serlo, conmovieron a la opinión pública española. Los marinos denunciaron con rigor y dureza todos los fallos de la administración colonial así como los abusos y corrupciones de muchos de sus administradores. Todavía hoy constituyen una esencial fuente de estudio para el mejor conocimiento de muchos aspectos de la colonización.

Fue por tanto —como ha señalado Mario Sánchez-Barba— [3] la estructuración del gobierno virreinal acorde a criterios prácticos, una de las primeras preocupaciones reformistas de la monarquía borbónica, tratando con ello de implantar una nueva organización político-administrativa hispanoamericana, dado que la gran extensión de las demarcaciones territoriales en la época de los Austrias impedía una política eficaz de conjunto. De aquí responde la creación de dos nuevos virreinatos durante el siglo XVIII añadidos a los ya existentes: el de Nueva Granada, creado en 1719, suprimido en 1724 y definitivamente repuesto en 1740 que abarcaba desde Quito a Venezuela; y el de La Plata, en 1776, que comprendía Buenos Aires, Tucumán, Paraguay, Santa Cruz de la Sierra y Potosí. De este modo, el continente hispánico quedaba dividido en cuatro grandes departamentos políticos: Nueva España, Nueva Granada, Perú y Plata, y cuatro capitanías generales: Cuba (con Florida), Venezuela, Guatemala y Chile. En 1760 se pensó crear un nuevo virreinato, segregado del de Nueva España, que comprendiese todos los territorios del norte y se denominase Nueva Vizcaya, con capitalidad en Durango; pero la idea no se hizo predominantemente militar.

Evidentemente, la máxima autoridad política y efectiva de las Indias reside en el Rey y en los funcionarios en los que éste delega. En el orden jerárquico, la representación real, y máxima autoridad, es la figura del virrey, que se perfila como el centro natural del dispositivo

[3] M. Hernández Sánchez-Barba, *Historia de América*, Ediciones Alhambra, 1988.

orgánico y funcional, y al mismo tiempo, es el eje que congrega, en su entorno, todo el funcionariado burocrático o de rango superior. El virrey es generalmente un alto miembro de la nobleza, la milicia (no pocos serán marinos) o la Administración; de condición peninsular (pocos serán los virreyes criollos), y dotado de amplias facultades, si bien en parte serán limitadas por las Audiencias a las que deben consultar cuestiones de gobierno, sobre todo tras la creación de las Intendencias —figura colonial típicamente borbónica— que incidiría, de modo radical, en la independencia criolla. Como capitanes generales asumen los virreyes mandos de fuerza de mar y tierra (lo que produce no pocos choques o enfrentamientos con autoridades subordinadas a su rango, pero con cierta capacidad autonómica de decisión) y, como representantes de la justicia real, presiden las Audiencias. Si largas eran sus atribuciones en todos los órdenes de la vida pública, largas serán también sus restricciones. No podían llevar familia a América, ejercer el comercio, tener propiedades o cultivar amistades particulares, y al término de su mandato, debían someterse a un juicio de residencia. Pero si los virreyes son españoles de naturaleza y origen, sí serán numerosos los funcionarios criollos de su aparato burocrático, situados en los tribunales judiciales o hacendísticos y en puestos, a veces claves, del gobierno o de instituciones de gran responsabilidad. Serán, sin embargo, los criollos, excluidos de la vida pública y funcional, obligados a dedicarse a los negocios privados, a las profesiones liberales o al sacerdocio, los que adquirirán, desde el soporte de los cabildos (de los que hablaremos siguiendo este itinerario orgánico), una fuerte conciencia de autogobierno, acrisolada en la idea de libertad con la consiguiente repercusión en la larga serie de conspiraciones, intrigas y sublevaciones, tan prolijamente repetidas, a lo largo del siglo XVIII; aunque el choque abierto entre ambas mentalidades no se produzca hasta comienzos del siglo XIX con las guerras de emancipación.

Durante el reinado de Carlos III se comprende la necesidad de dotar a las colonias de un ministerio independiente, creándose al respecto dos Secretarías de Indias, que se ocuparían de los asuntos religiosos y de la justicia, por una parte, y de los asuntos políticos, por otra. Los virreyes, que habían gozado de la máxima autoridad durante el siglo XVII, se vieron muy afectados por estas reformas, ya que recortaron sus atribuciones en lo económico, lo judicial y en el fomento y desarrollo de las obras públicas.

Los capitanes generales, militares todos de alta graduación, siguen en importancia a los virreyes y ejercen sus atribuciones en los departamentos que rigen —Cuba, Venezuela, Guatemala y Chile— y, aunque están subordinados a la máxima autoridad del virreinato, gozan de amplias facultades, no siempre bien interpretadas o asimiladas. Los gobernadores actúan, en territorios no regidos por virreyes o capitanes generales, como autoridad de mayor representación; y las competencias de otros funcionarios, como corregidores y alcaldes mayores, venían reguladas por las Leyes de Indias.

La Audiencia constituyó, en el ámbito colonial, una entidad de extraordinaria fuerza y de marcado carácter jurídico, lo que no impedía que, en ocasiones (fallecimiento de un virrey sin sucesor nombrado), asumiese el mando político y total de la demarcación. Sus principales funcionarios eran el presidente —que podía ser o no el virrey—, los oidores, los fiscales, los abogados y los alguaciles. Los alcaldes del crimen componían o integraban una sala especial, y los escribanos asumían el papel de legitimadores en escrituras, sentencias y otros documentos. Abstracción hecha de sus funciones estrictamente judiciales, las audiencias funcionaban igualmente como cuerpo consultivo del virrey.

La gran innovación borbónica en sus territorios americanos la constituyó la creación de las Intendencias, con atribuciones propiamente hacendísticas; pero su principal papel radicó en ser lazo de unión entre el poder central y local. Los intendentes ejercitan funciones de esencia fiscal y financiera; pero se extienden también a las de origen gubernativo y militar. Los intendentes sustituyeron a los gobernadores y, en muchas ocasiones, a los corregidores, simplificando de modo extraordinario la administración; pero la aparición de los visitadores, con funciones inspectoras, y enviados desde el gobierno central en lugar de componentes de la Audiencia, fue bastante polémica pues, de hecho, daba una superioridad a unos funcionarios sobre otros. El mayor intervencionismo del poder real en la América española, ejercido por estos visitadores reales, será un desafío lanzado por el despotismo ilustrado al orden tradicional colonial, consiguiéndose, en parte, un régimen más productivo, eficiente y útil que, en buena medida, sirve de freno a los abusos de los gobernantes territoriales. Consulado, clero y hasta la misma Inquisición sufren una acusada disminución de prerrogativas y se robustece la autoridad de los funcionarios reales. Se es-

timula el comercio libre, tan deseado por los comerciantes de ultramar, se ataca a los retenedores patrimoniales, y se recortan privilegios de los sectores coloniales, decreciendo la influencia social de los intereses creados. La actuación de los visitadores ponía cortapisas, también, a la función y cometido de los virreyes y causó no pocos problemas de jurisdicción. La llegada del visitador Miguel Gálvez a Méjico para reformar la Hacienda causó un gran impacto en el virreinato de Nueva España. Su visita duró siete años y, para comenzar, destituyó a varios funcionarios y lanzó duras acusaciones sobre sectores de la Administración que fueron aprovechadas por los detractores del sistema colonial español. Sin proponérselo creó un caldo de cultivo de incómodas situaciones que, más tarde, repercutirían en la evolución y desarrollo de la pre-independencia.

Hay dos instituciones típicamente hispanoamericanas basadas sobre la esencia de la representación: el Cabildo y los Consulados. Los primeros recuerdan el tipo de municipio castellano del siglo XVI de asamblea de vecinos y concejo abierto, con alcaldes elegidos entre los regidores y atribuciones también judiciales y administrativas. Los cabildos americanos, sin embargo, se constituían como un tribunal en el cual los alcaldes eran magistrados, no elegidos por votación sino encargados de sus poderes en virtud de la estructura social que vivían. Esta estructura se fundamentaba en la aristocracia —después en la gran burguesía criolla— y en la propiedad del suelo, sin intervención de la Corona. De aquí el impacto que les supuso la creación de las Intendencias, de cuyas posiciones enfrentadas habría de surgir un buen caldo de cultivo para el movimiento emancipador a través de las personas que integraban los cabildos, que terminarían convertidos en focos de acción política subversiva. Por su parte los consulados eran instituciones autónomas mercantiles que actuaban independientemente de todos los poderes públicos.

La defensa naval: fortificaciones, astilleros (construcción naval)

Durante el siglo XVIII, la preocupación básica de la política exterior de América se encauzará desde cada uno de los virreinatos, con un sistema defensivo de fortificaciones que comenzado en las Antillas, se extienda, por razones estratégicas, al continente. El peligro sigue es-

tando en el mar, y los ataques y acosos de piratas, y posibles operaciones de mayor envergadura como consecuencia de los conflictos en los que España toma parte, estimulan la implantación o consolidación de las defensas; aunque la siempre angustiosa escasez de medios no permita, ciertamente, cubrir todo el amplio horizonte americano, y haya de concentrarse en los puntos de mayor intensidad enemiga, o en aquellos otros en los que escaseaban las defensas naturales o su guarnición militar era limitada. Los puertos del Caribe estaban fortificados desde el siglo XVI, sobre todo los de La Habana, Cartagena de Indias, Veracruz, Portobelo y San Juan de Puerto Rico. En el siglo XVII se protegen los de Florida y Méjico-Yucatán; fortificándose igualmente el río San Juan en la América Central para evitar el paso hacia el Pacífico, igual que la zona Portobelo-Panamá. El Nuevo Reino de Granada se resguardaba con fuertes instalaciones que van desde Maracaibo al Orinoco con el fin de impedir cualquier penetración hacia Perú, virreinato que va a contar, también, con una serie de castillos y fortines que iban desde El Callao a Chiloé. Todas estas fortalezas están emplazadas en zonas de gran valor estratégico, y serán dotadas de guarniciones; aunque, en realidad, el ejército regular de Indias no se constituye hasta bien entrado el siglo XVIII cuando las estructuras administrativas de gobierno han sido reformadas por los hombres de la nueva dinastía y se refuerza la protección y defensa militar de los puertos americanos, en los que se establecen también los apostaderos de Marina, que, más tarde, habrán de convertirse en importantes focos de resistencia cuando surja el movimiento independentista.

Las costas del Caribe se defienden en dos triángulos fortificados, La Habana, Florida y Veracruz al norte y Cartagena, Portobelo y Río de San Juan al sur, enlazados por el istmo. En el Pacífico, se fortificó el puerto de Acapulco a los que siguieron El Callao, Valparaíso, isla de Chiloé, sin que cedieran en importancia las fortificaciones de Guayaquil, Trujillo, Puerto Rico y Concepción. Pese a ello, España tendrá que soportar, durante el siglo XVIII, continuos ataques navales en sus puntos más estratégicos de las Indias.

La construcción naval en América pasa por diversas alternativas en función de las circunstancias que la condicionan. Ya Patiño, desde sus primeros tiempos de intendente, se había preocupado de la aprobación de un importante plan de construcciones navales, que llevaba consigo la instalación de numerosas obras de infraestructura y que, en lo tocan-

te a América, consistía en un fuerte impulso a los arsenales de La Habana y Guayaquil, este último con la instalación de un astillero que muestra un buen desarrollo gradual de capacidad técnica. De mayor envergadura serán las instalaciones de la costa atlántica americana (Buenos Aires) y en Cartagena de Indias, que es el punto de apoyo básico en la ruta de los galeones de Tierra Firme, que prolongan viaje hasta Portobelo para enlazar con los mercaderes que suben desde Lima, y ofrece también actividad en la construcción naval, sobre todo en las tareas de reparación y acondicionamiento de las Armadas. Pero el núcleo más activo de construcción naval a comienzos del siglo era Veracruz, que canalizaba la actividad del golfo de México y que ya tenía, también, un importante astillero en Campeche. Veracruz ha de desempeñar un trascendente papel en el desarrollo de Nueva España cuando el desplazamiento del centro de gravedad económico y estratégico del imperio, de Lima a México, sea un hecho irrebatible que encuentra su razón de ser en la posición del Caribe en sus confrontaciones con las potencias europeas. Además, Veracruz se había convertido en la base de la *Armada de Barlovento*, que tenía a su cargo el control del golfo de México y el Caribe. Dicha Armada era la encargada de la distribución de fondos enviados a los distintos fuertes, que aseguraban la presencia española en este espacio vital con puntos estratégicos en las islas del Caribe (Trinidad, Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba), proporcionando cierta seguridad en ese ámbito; aunque la incómoda presencia inglesa en Jamaica y Antigua, suponga una amenaza constante.

Todavía en plena Guerra de Sucesión, otro de los importantes hombres de Felipe V, Bernardo Tinajero, proyecta para América la construcción del que habrá de ser el más importante astillero español del siglo en La Habana y en 1724, 1725 y 1726 se botan los *San Juan* de 50 cañones —según Merino Navarro ni navío ni fragata— y sus gemelos, el *San Lorenzo* y el *San Jerónimo*, destinados todos a la *Armada de Barlovento*. Una amplia serie habría de seguirles hasta 1769 en que termina el *Santísima Tinidad*, que habría de ser el mayor navío del mundo hasta bien entrado el siglo XIX, pero que sucumbió en el infausto combate de Trafalgar [4].

[4] J. P. Merino Navarro, *La Armada española en el siglo XVIII*, Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981.

Además de Campeche, astillero de primeros de siglo, se construirá otro en Tiacotalpan, cerca de Veracruz, donde la Marina construyó por asiento varios buques; pero el intento más serio se llevó a cabo en Coatzacoalcos, en el istmo mexicano, en 1731, y luchó con tesón, durante cuatro años, para construir el navío *Nueva España* de 60 cañones botado en marzo de 1734; aunque para muestra bastó un botón, pues la Marina cerró el astillero por dificultades presupuestarias, y se limitó, en lo sucesivo a utilizar las instalaciones de La Habana, donde, ya en 1730, habían sido botados los navíos *Invencible* y *Glorioso* y una fragata, la *Bizarra*, de 50 cañones. En 1742 se bota el segundo *Dragón* de 60 cañones y, hasta 1750, se echan al agua catorce o quince bajeles más. Hay que recordar que el navío de línea era entonces el mayor buque que surcaba los mares, y su construcción planteaba problemas muy complejos, lo que dice mucho en favor de la capacidad técnica y operativa del astillero de La Habana.

Pero la industria naval, en la que siempre habría sobresalido España, decae notablemente a pesar de los esfuerzos de Ensenada. Especialmente la Marina mercante fue cayendo gradualmente por debajo de las necesidades de aquel vasto complejo territorial, y la Marina de guerra dispone de un número cada vez menor de bajeles armados. La repercusión que, en las provincias de ultramar, tuvo esta decadencia se dejó sentir de manera acusada, y la labor que la Marina y sus hombres realizaron, en estas condiciones, fue admirable. Los astilleros, en buena medida, eran particulares a cada escuadra por razones más geográficas y técnicas que estratégicas; pero cuando Patiño, años antes, sienta las bases para la reconstrucción de la Armada, se percata de inmediato de el abaratamiento que supondría el construir masivamente en Indias, debido a la proximidad existente entre bosques y astillero, con notoria reducción del precio del transporte, la materia prima y la disminución en los costes por mano de obra.

Sin embargo, el problema logístico que más se acusará en La Habana —lo ha estudiado Blanco Nuñez— [5], es el de la carencia de madera adecuada para la construcción de los mástiles de los navíos. La solución —costosa, desde luego— fue la importación de las naciones

[5] J. Blanco Núñez, «Apostaderos de Ultramar en la Emancipación», Ponencia de la cátedra Palafox, Zaragoza, 1989.

bálticas y colonias británicas de Nueva Inglaterra, cuando las circunstancias lo permitían. Para almacenar dichas maderas se construyeron sendos almacenes en La Habana y Veracruz.

No obstante, la industria naval alcanza en América —y a pesar de sus altibajos— un buen nivel operativo, llegándose a construir, también en los astilleros de El Callao, fragatas de importante tonelaje, utilizadas en los viajes de exploración de la costa del Pacífico norte en la última decena del siglo, y el *Guadalupe*, navío de 60 cañones que se construyó en Campeche. De las buenas condiciones marineras de este barco hay constancia en el viaje que realizó de La Habana a Brets en 34 días, al mando de don Andrés del Pes, primero de los ministros de Marina de Felipe V.

De todas formas los barcos que se construyen en los astilleros americanos son insuficientes para la defensa de tan dilatadas costas, y el siglo XVIII supone para España la pérdida de la soberanía marítima, prólogo indudable de la pérdida de su imperio. Como ha escrito Hernández Sánchez-Barba, todas las medidas defensivas, en las que tan celosos se mostraron los virreyes, no fueron suficientes para asegurar la inmunidad del inmenso continente, amenazado desde fuera, corroído por dentro por el germen de la insurrección, sin grandes medios económicos, absorbidos por la política fiscal metropolitana, ni centros industriales que proporcionasen autonomía, ni siquiera el libre ejercicio de ésta para conseguir desde dentro posiciones firmes [6]. Durante mucho tiempo, el *Guadalupe* campechano será el único buque útil que la Armada pueda disponer en el Atlántico, por lo que las posibilidades del mantenimiento del poder naval, y el aseguramiento de las comunicaciones marítimas con la metrópoli y entre los diferentes virreinatos entre sí, no dejaba de ser un propósito ilusorio. Las líneas de acción del gobierno español, tras la Paz de Utrecht, tenderán a una revitalización naval y, la capacidad de reacción del español conseguirá hacerla funcionar. Patiño, Campillo y, sobre todo, el marqués de la Ensenada, son hombres que conocen la realidad, y su acción responde a la situación de potencial humano y económico del país. La necesaria revitalización naval tiene en ellos sus principales autores.

[6] M. Hernández Sánchez-Barba, *La defensa de América en el siglo XVIII.*

La defensa naval: Armadas y apostaderos

El soporte naval oceánico en América era muy débil y, a todas luces, insuficiente. La fuerza naval para las necesidades y comisiones de ultramar había estado constituida, en tiempo de los Austrias, por la *Armada del Oceáno*, *Armada de la Guardia de la Carrera de Indias*, *Armada de la Avería*, *Armada de Barlovento*, *Flota de Nueva España*, *Galeones de Tierra Firme* y *Armadas del Sur y Filipinas*, con una distribución geoestratégica adecuada a sus especiales características. Así, el Caribe y el golfo de México eran protegidos por la *Armada de Barlovento*, que fue creada en 1648 y suprimida un siglo más tarde. Por el Pacífico navegaba la *Armada del mar del Sur*, de existencia a menudo puramente ficticia. Manila y México mantenían un exiguo contacto a través del famoso galeón, único buque que los comunicaba. La *Armada de Avería* aseguraba la protección de los convoyes que circulaban entre España —Sevilla y Cádiz— y América —Cartagena de Indias y Veracruz o La Habana—; y la *Armada del Océano*, que ocupaba el primer puesto en el organigrama naval del Estado, se encargaba de la seguridad de las costas peninsulares y raramente se hacía transoceánica; y aunque la *Armada de Avería* está basada también en la Península, su proyección sobre las costas americanas es evidente, ya que su cometido, como se ha dicho, era el de proteger a los galeones que comercian con América. Dos galeones escoltan hasta Veracruz la flota de Nueva España, y ocho acompañan hasta Cartagena y Portobelo los buques de Tierra Firme. Todas las precauciones parecen pocas por los acechos de piratas, bucaneros y filibusteros, cuya represión es cada vez de mayor exigencia.

Pero el peligro no se circunscribe únicamente a las navegaciones oceánicas de España e Indias, sino que se extiende también a las rutas marítimas de ultramar que tenían una distribución periférica, partiendo de La Habana y extendiéndose a los puertos del golfo de México (Nuevo Santander, Tampico, Veracruz, Goazalcoacos y Campeche) y a Cartagena de Indias donde, a su vez, se distribuía en flotillas o en barcos sueltos a sus puntos terminales, desde Natina, en Costa Rica, a Cumaná. La Marina, en todo ello, tendrá asignado un fuerte papel de protección, no siempre fácil de llevar a cabo.

Todo este dispositivo naval de acusadas carencias, a pesar de su pretenciosa distribución, se reduce en América a comienzos del siglo XVIII a la *Armada del Mar del Sur* y a la *de Barlovento*. La primera con-

taba con escasas unidades de muy débil envergadura —casi todas guardacostas— y de funcionamiento no permanente, ya que sólo navegaba cuando había noticias sobre la aparición de corsarios o había que escoltar mercantes a Panamá. Dependían directamente del virrey del Perú y su puerto principal fue El Callao. A su frente se halla un almirante, un general y algunos oficiales; pero, frecuentemente, las sustituciones estaban a cargo de capitanes de navío. La tropa se sacaba de las guarniciones de El Callao, y la marinería era todo un conglomerado de blancos, mestizos, mulatos y negros. Su mejor equipamiento corresponde, paradójicamente, a los comienzos de siglo, cuando contaba con una capitana y una almiranta (los navíos *Santísimo Sacramento* y *Nuestra Señora de la Concepción*), un galeón y dos patachanes. La situación no mejorará cuando se produzca la Guerra del Asiento entre España e Inglaterra en 1739, pero en 1745 se la refuerza con la *Esperanza* a la que, más tarde, se le unieron el *Castilla* y el *Europa* que permanecieron en aquellas costas hasta el final de la guerra. La *Armada de Barlovento* prácticamente no existía y, salvo en acciones aisladas, su presencia permanecía inadvertida. La última misión militar que se le conoce fue el intento de desalojar a los ingleses de Belice, en 1725, pero, a mitad de siglo, puede decirse que ha llegado a su total extinción [7].

Los intereses de los países europeos en América entran en amplia colisión a lo largo de todo el siglo XVIII. Los conflictos entre Inglaterra y Francia se ventilan en escenarios y a España le *cae*, por cuestiones dinásticas, el poco grato papel de militar al lado de esta nación. Lo cierto es que en las Indias se inicia el siglo XVIII con una larga guerra internacional como consecuencia del contencioso entre las Casas de Austria y Borbón, pero hay otros intereses en juego. El siglo XVIII es, sobre todo en el área del Caribe español, sinónimo de gran violencia en sus reflejos transoceánicos; Guerra de Sucesión de España, Guerra del Asiento y la provocada por la alianza hispano-francesa de 1796 tras la Paz de Basilea firmada el año anterior. Como opina Rodríguez Casado, los modernos estudios de la historia de España en ultramar adolecen, por lo general, de falta de perspectiva al no estimar, debidamente, el alto significado que las batallas del Caribe tenían en los pleitos europeos; porque la verdadera guerra anglo-española, e incluso las divergencias con otras nacio-

[7] E. Pérez Mallaina y B. Torres, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1978.

nes europeas, señalan claros objetivos en las Indias occidentales, tanto en el aspecto político como en el económico o militar [8].

De aquí que, para la defensa de América y como bases logísticas o de apoyo de las Armadas que surcan sus aguas y mantienen sus prerrogativas, se establecen los apostaderos que tan importante papel han de jugar en las guerras de emancipación. Aunque su organización y su reglamento son del siglo XIX, la creación y funcionamiento de muchos de ellos corresponden al siglo XVIII, y así hay constancia que, en 1747, el apostadero marítimo de las fuerzas de la América Central, establecido en Veracruz, pasa a La Habana, donde ya radicaba su astillero, que va a convertirse en la base principal de operaciones de los buques de guerra destacados en las Antillas. La función de los apostaderos navales será, pues, esencial y desde ellos se montarán expediciones marítimas, generadoras de las escasas acciones ofensivas o de expansión [9].

El término apostadero tiene un doble concepto semántico y funcional. En su primera acepción, sería un puerto capaz de albergar, reparar y aprovisionar a buques de la Armada, sirviendo también de base de refugio ante la presencia de un hipotético enemigo; en su segunda lectura, se trata de un departamento marítimo que agrupa a varios buques de guerra bajo un solo mando, en este caso de un comandante general, con lo que queda establecido que el apostadero es inmediatamente inferior al departamento marítimo al mando de capitanes generales. Los primeros apostaderos de la Marina española en América, —Veracruz y La Habana—, son anteriores al último cuarto del siglo XVIII y tuvieron asignados cometidos de importancia, muy relacionados también con el desarrollo de la industria naval; pero el resto de los apostaderos navales de ultramar, que perdurarán hasta las respectivas independencias, se disponen a partir de dichas fechas, pero no dispondrán de un reglamento efectivo hasta bien entradas las luchas de la emancipación, con las importantes acciones navales que de ellas se derivaron.

Montevideo, El Callao, Valparaíso, San Blas de California, Puerto Cabello, Cartagena de Indias, más los conocidos Veracruz y La Haba-

[8] V. Rodríguez Casado, *La política y los políticos en el reinado de Carlos III*, Madrid, 1963.

[9] En España se utilizarán también. Tras la pérdida de las colonias se rebajan a apostaderos los Departamentos. Recientemente ha ocurrido lo mismo con la conversión de alguna Capitanía en Comandancia General de menor rango.

na, serán los principales puntos básicos para la defensa naval española en América, con las inherentes funciones de represión del contrabando y la vigilancia y protección de las inmensas costas de los respectivos virreinatos, impidiendo el establecimiento de extranjeros, empeño difícil por los escasos medios disponibles —barcos, hombres y caudales— y por el caos organizativo que a veces significaba la implantación por virreyes o capitanes generales de sus marinas particulares, de las que disponían con absoluto poder; marinas, como escribe Blanco Núñez, formadas sin principios, regidas sin preceptos oportunos, sostenidas a costa de cuantiosas sumas y cuyo desempeño estaba muy lejos de ser el que debía [10].

Se formaron, pues, los apostaderos en un ambiente de desconcierto orgánico que, en su momento, incidirá negativamente en la evolución de las operaciones navales de las guerras de emancipación. No pocas veces el virrey quería ver en la autoridad naval del apostadero merma o disminución de la suya propia y las interferencias y los roces fueron tan frecuentes como perjudiciales (ya se verá en su momento).

Estos gastos presupuestarios que originaba la creación de las marinas particulares eran también objeto de controversias, pues se imputaban a distintos departamentos ministeriales no siempre bien avenidos a su adjudicación. Hacienda debía sufragar todo lo relativo al contrabando, de cuyos beneficios se lucraba; Guerra, los originados por el reconocimiento de las costas; y a Marina le afectaban las construcciones de los buques y demás gastos derivados de las mismas en el apostadero de La Habana. En cuanto al transporte de caudales, dependía directamente del presupuesto del virrey.

Orgánicamente contaban los apostaderos con un comandante y oficiales de Cuenta y Razón, matrículas de mar, maestranza y montes. Estos comandantes de Marina, con sus oficiales subordinados y el contador que hacía de ministro de la Real Hacienda de Marina, integraban la junta del apostadero que ejercía, en plenitud de poderes, la regulación de las materias gubernativas con el mismo alcance que las correspondientes a las juntas de los departamentos peninsulares; siéndoles privativo, peculiar y con inhibición de toda jurisdicción, el atender los asuntos económicos y gubernativos de la Armada que ocurriesen en el

[10] Blanco Núñez (*op. cit.*).

recinto, sin otra obligación con respecto a virreyes y capitanes generales que rendirles las respectivas cuentas y, por supuesto, tener alistados los buques que dichas autoridades le requiriesen para cualquier servicio, con las restricciones que se contienen en el Título 7° del tratado 6, de las Ordenanzas redactadas por Escaño y Mazarredo y promulgadas por Carlos IV en 1793 [11].

Estas ordenanzas van a ser la clave de la constante y mantenida lucha de virreyes y capitanes generales con los oficiales de Marina, y que, para los intereses españoles, será más perjudicial cuanto más avanzadas estén las guerras de emancipación. Es evidente que, para la Armada, lo más necesario es un orden de prioridades, son buques que pueden guardar la costa, y, por lo tanto, constituyen el único fin de todo gasto que el servicio de Marina ocasiona en ella. De aquí que la misión principal del apostadero sea la de realizar cruceros guardacostas eficaces. Los virreyes mostraron su oposición a que el mando del apostadero se desempeñase por persona con categoría de oficial general, entendiendo que un capitán de fragata era más que suficiente para regirlo. En realidad se buscaba con ello la salvaguarda de una mayor jerarquización con respeto a sus subordinados; pero no parecen válidos los argumentos de que

> la ciencia de un capitán de fragata es muy suficiente para regir un apostadero en el que se trata de mandar cuatro o seis goletillas, no para operaciones de guerra (lo cual no dejaba de ser una afirmación equívoca como habría de verse más tarde), sino en las de un simple crucero contra contrabandistas.

La posible reducción de gastos, en la disminución de sueldo de un capitán de fragata con respecto de un oficial general, tampoco parece un argumento convincente, aunque se aduzca

> que con un capitán de fragata se ahorran gastos innecesarios de subalternos, que a los brigadieres corresponde por decencia y decoro de su cargo.

[11] Ordenanzas importantes son las de Patiño de 1717, redactadas por el comisario don Alonso de Balbus; las de 1748 cuya autoría es del capitán de navío Aguirre; las de 1793, que, aunque se les denomina de Carlos III son de Carlos IV y fueron redactadas por Mazarredo y Escaño. Todavía habrá una Ordenanza naval en 1802 denominada de Godoy y que fue redactada por don Domingo Pérez de Grandallana.

Si se insiste sobre estas inconveniencia es por la importancia que dichas rivalidades y recelos habrán de tener en las tensas relaciones de virreyes o capitanes generales con los jefes de los apostaderos, cuando el proceso independentista se consolide.

En las referidas *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* sobre la Gobernación Militar, y marinera en general, y uso de las fuerzas en la mar que corresponden a las redactadas por Mazarredo y Escaño, se regula en nada menos que 137 artículos, todos ellos concernientes a *Viajes a Indias*; de forma que en los tales artículos se contempla la necesidad de que todos los oficiales de Marina... «conozcan las costas y puertos de mis vastos dominios en Indias orientales y occidentales y de los mares de ellas» (lo cual no podría llevarse a cabo sin la existencia de apostaderos en que los buques puedan basarse); se armonizan las relaciones que deben existir entre Marina y Hacienda a efectos fiscales y de prevención de contrabando (lo que tampoco era fácil llevar a cabo), delimitándose perfectamente el campo de actuación de cada una de las autoridades implicadas; se prohíbe absolutamente a los oficiales de Marina y, en general, a todos los individuos que sirven en la Armada, el comercio, el transporte de cartas, el de pasajeros, polizones, etc., y se llega a unos artículos que habrán de originar una serie de incomprensiones que a la larga serían muy perjudiciales para el real servicio que estas Ordenanzas trataban de perfeccionar, y que no son otros que los que tratan de establecer la necesaria independencia entre el mando naval y el virreinal.

Tales artículos son de difícil digestión para virreyes y capitanes generales, ya que disponen que, aunque se arme un navío con el expreso fin de transportar a un virrey, así su mando interior, como el de la navegación, ocurrencias ordinarias y extraordinarias en ellas y operaciones de guerra, será siempre de su comandante natural. Las dificultades surgían de ordinario cuando el virrey embarcado era marino que, por lo general, siempre tenía algo que decir en cuanto a las actividades bélicas, siendo la superior autoridad la que las planificaba. De distinto talante, pero también conflictivo, se estimaba el artículo que disponía que, presentándose delante de algún puerto una embarcación, pasara a ella el oficial de órdenes o ayudante de Marina y, después de dar parte a su comandante, lo extenderá al gobernador, y enterados ambos jefes y reputándolo el de Marina justo como *facultativo* —es decir, como el más idóneo—, darán las providencias necesarias, y aunque éstas puedan

ser de la incumbencia del gobernador, siempre estarán supeditadas a lo que sobre ello haya opinado el comandante de Marina o jefe del apostadero. A mayor abundamiento se le conceden a los comandantes de escuadras las facultades a bordo de enarbolar insignias, ordenar saludos y asumir el ceremonial marítimo; con la facultad de imponer castigos y

> sobre política, disciplina y economía... sin que los gobernadores se mezclen en su gobierno, ni perturben la práctica de sus operaciones...

y, tras varias providencias, todas tendentes a reforzar la autoridad naval, concluye el artículo disponiendo, taxativamente, que no puedan los gobernadores pretender, por caso ni pretexto alguno, poner en los bajeles tropas de las guarniciones de sus plazas. Esto último lo cumplieron a rajatabla, pues precisamente lo que los gobernadores pedían eran dotaciones de los navíos para el refuerzo de sus guarniciones en tierra.

La autoridad de los virreyes era reconocida en las escuadras y buques que se ponían bajo su mando, pero aun en éstos hay limitaciones porque, según disponen las ordenanzas, no podían extenderse a su gobierno interior ni proveer en propiedad o en interinazgo los mandos navales, así como tampoco los empleos o comisiones que tengan relación con la economía particular y los aprestos de Marina, cuyas materias habrían de ser siempre privativas a sus comandantes naturales de cualquier grado. El control de los fondos para la subsistencia de las escuadras o buques, que llegarán a los puertos de Indias, los ejercía el virrey, pero, en la regulación de los procedimientos administrativos para el manejo de éstos, se contemplaba cierto intervencionismo ajeno.

Por éstas y otras muchas razones, los virreyes y capitanes generales no vieron siempre con buenos ojos el establecimiento de los apostaderos que significaba, en lo facultativo, algo que se escapa a su mando y, en muchas ocasiones, dieron órdenes suicidas como en Montevideo en 1814 y en Veracruz; cuando no existía más bandera española que la del fronterizo castillo de San Juan de Ulúa, su gobernador, inexplicablemente, lo suprimió teniendo que capitular a los pocos días, sin fuerzas de Marina para aumentar sus fuerzas en tierra, olvidando que los buques constituían la única posibilidad de resistir. Los problemas siguieron repitiéndose a finales de siglo, pues, cuando en 1799 se estableció en Perú de forma permanente la Comandancia del Apostadero de Marina, pri-

mera que hubo en aquella costa, hubo tensiones con el virrey, que no estaba de acuerdo con la designación de un capitán de navío para su desempeño, por estimar que desmerecía de sus atribuciones.

El reglamento de los apostaderos no se promulgaba hasta el siglo XIX, en plena contienda emancipadora, y es obra del ministro Vázquez de Figueroa, quizás cansado de recibir tantos oficios de pleitos con los virreyes, y también porque las campañas navales precisan del apoyo de estos establecimientos. Su exposición de motivos es un tanto retórica:

> Si en todo tiempo —comienza— se han considerado a los apostaderos de América como llave principal de la conservación de aquellos dominios de su majestad...,

consideración muy estimable pero poco efectiva, ya que poco se había hecho en favor de ellos y de aquí las continuas quejas de sus jefes, que en su momento expondremos. El reglamento tampoco deja las cosas claras pues pone a todos los apostaderos bajo las órdenes de los virreyes y capitanes generales, a excepción del de La Habana, que era el más importante, por no decir el único con entidad; pero de nuevo abre la puerta a la polémica al otorgar el mandato en aquello que no sea el gobierno interior de los cuerpos y buques, con lo cual seguirían produciéndose los conflictos de competencia.

La represión de la piratería y el contrabando

Una de las amenazas más continuadas a lo largo del siglo XVIII en las costas de la América española —heredada de siglos anteriores— fue la de los ataques de los piratas y filibusteros que, con frecuentes incursiones, saqueos e incendios —ya fueran franceses, ingleses y holandeses sus autores—, llevaron el pánico por todo el litoral atlántico y caribeño y, muy particularmente, sobre todo en los siglos XVI y XVII, en el Pacífico. Estas actividades fueron, en no pocas ocasiones, alentadas y protegidas por los propios gobernadores de territorios vecinos, y extendidas sobre amplios escenarios, esencialmente en la búsqueda de las riquezas de los galeones de las flotas de Indias, pero sin desdeñar el desembarco sobre poblaciones más o menos indefensas e incluso, lle-

var su fuerza y audacia contra Veracruz y Cartagena de Indias a finales del siglo XVIII, si bien estas depredaciones habían comenzado con bastante anterioridad en el Atlántico septentrional.

La piratería va a constituir en manos de Inglaterra un arma idónea para el quebrantamiento del poderío español. Pero, además de Inglaterra, la piratería fue fomentada por Francia y Holanda como medio para labrarse sus respectivos imperios coloniales. Es una piratería de reconocimiento estatal, pero su carácter en el siglo XVIII tiene ya otras connotaciones de diferente signo y comportamiento. Prácticamente han desaparecido los temibles hermanos de la costa, y aunque existen piratas aislados, muchos han abandonado el Caribe y traspasado a otros mares el marco de sus fechorías; los que no quisieron alejarse de aquellas aguas, tomaron como base la costa norteamericana, donde antes y después de la independencia, tenían mayores facilidades para la venta de sus botines, aunque, a veces, encaran bases de asentamiento en zonas muy alejadas, como la isla de Madagascar y algunas áreas del Índico.

Aunque la nómina de malhechores del mar no es pequeña ni desconocida (el famoso capitán Kidd figura entre ellos), se limitan a mandar una nave o dos y no atacan ciudades, sino que abordan barcos en alta mar, no solamente españoles sino de cualquier nacionalidad, pues sus empresas no son ahora alentadas o protegidas desde la sombra y poco tienen que ver con las hazañas de Morgan, *el Olonés*, o cualquiera de sus tristemente famosos antecesores.

El principal problema de las autoridades españolas va a estar más, por tanto, en la represión del contrabando, que en el mantener a raya a la piratería, aunque no dejen de aparecer corsarios durante las guerras que mantiene España para ayudar a las flotas enemigas. La posesión inglesa de Jamaica sigue siendo un factor preocupante por el apoyo que puede prestar a cualquier iniciativa depredadora; pero, tras el relevo de Morgan en las tareas de gobierno por sus abusos de poder, la situación ha mejorado. La represión del contrabando y el freno a los abusos de los cortadores de palo serán, a comienzos del siglo XVIII, cuestiones primordiales; aunque no dejen de contabilizarse también acciones piráticas, y su réplica en la actividad corsaria española, que la hubo y bien destacada ciertamente, ya que el gobernador de Santo Domingo, Juan de Chaves, protegió la actividad corsaria española en la que destacaron el llamado Lorencin y el zapatero mulato portorriqueño Miguel Henríquez, que trajo en jaque a las naves inglesas durante no poco tiempo.

En una primera etapa, la piratería fue una empresa privada y una empresa estatal que representó una forma de expansión de intereses en un clima de enfrentamientos. De aquí que fuera fomentada por Francia, Inglaterra y Holanda como medio para labrarse sus respectivos imperios coloniales, disputando a España y Portugal buena parte de los dominios adquiridos por el Descubrimiento, siendo, por tanto, en realidad, la piratería una base de asentamiento y colonización francesa, inglesa y holandesa, por lo que el desquebrajamiento sistemático del monopolio comercial español y portugués a manos de los depredadores se buscaba, a la vez que el dominio del mar, un establecimiento en nuevas tierras.

La consecuencia de los ataques perpetrados por buques ingleses y franceses al mando de rapaces corsarios, pero grandes marinos, contra buques e instalaciones españoles, motivó un fuerte sentimiento de autoprotección, con el fortalecimiento de las defensas y la formación de flotas bajo el amparo y tutela de buques de guerra; pero los piratas no anduvieron a la zaga y organizaron, a su vez, flotas capaces de medirse con las armadas de protección. Más tarde, sin embargo, esta forma de piratería fue desapareciendo para dar paso a otros procedimientos, como el de establecer bases en tierra firme con objeto de lanzar ataques por sorpresa contra naves dispersas. En esta modalidad se cimentaron las asociaciones de filibusteros, bucaneros, hermanos de la costa, etc., integradas tanto por piratas como por marinos de las escuadras regulares que se instalaron en las Antillas, especialmente en Tortuga, San Cristóbal, Trinidad y Santo Domingo desde donde se dedicaron a merodear por las costas e islas del Caribe español. La intervención directa de los monarcas en las expediciones piráticas se concertaría en un apoyo más o menos disimulado, que a su vez coadyuvaron a poner la planta en las tierras del Nuevo Mundo. Los nombres de Morgan, Legrand, el Olonés, etc., repiten sus hazañas en un amplio marco de fechorías.

Los filibusteros se dedicaron al pillaje de los barcos españoles en mares americanos, principalmente en el Caribe, y a introducir en los puertos mercancías de contrabando. Su primera base de operaciones fue la isla de Tortuga desde donde pasaron a La Española (Santo Domingo y Haití) y, cuando conquistaron la isla de Jamaica, la convirtieron en principal base de operaciones. Famosos por sus hazañas y correrías fueron el Olonés, que se extendió hasta Maracaibo y Nicaragua, donde encontraría la muerte a manos de los indios; Henry Morgan,

que depredó Puerto Príncipe en Cuba, Portobelo y Maracaibo y, convertido en almirante por concesión británica, al frente de una gran escuadra se apoderó de la isla de Santa Catalina e incendió Panamá. Las reclamaciones españolas obligaron a Inglaterra a reprimir el filibusterismo en el Caribe, y el propio Morgan pasó a ser de perseguido a perseguidor de sus antiguos compinches de armas, tarea que desempeñó con una ferocidad inusitada, sin dar cuartel a sus antiguos compañeros de correrías que intentaron matarlo en varias ocasiones.

Aprovechando el pleito sucesorio que, para el logro de la Corona de España, dirimían Austrias y Borbones en escenarios no sólo españoles sino europeos, corsarios ingleses y holandeses vuelven a la carga en Puerto Rico (1702) en un desembarco cerca de Arecibo y donde son claramente rechazados por las milicias de la isla. Tampoco tendrá mejor suerte otra expedición inglesa que repite el intento dos meses más tarde, guiada por el contrabandista español Francisco Ramos que, reconocida su traición, será ejecutado de un machetazo. Al siguiente año tuvo lugar una incursión holandesa en el puerto de Guadianilla, muy castigado por anteriores expediciones filibusteras, pero los escasos lugareños al mando de Domingo Pacheco les hicieron valientemente frente y consiguieron rechazarlos en dura pelea en la que se llegó al cuerpo a cuerpo. Pero también los españoles contratacaban y, ese mismo año el gobernador de Santo Domingo, Juan de Chaves, envió una expedición contra las islas Lucayas con 400 españoles armados al mando de Blas Moreno de Mondragón, que asolaron las islas inglesas de Siguatey y Providence, causándole a los británicos más de un centenar de muertos e igual número de prisioneros además de veintidós cañones y tres navíos, hecho que fue recogido en la *Gaceta de Madrid*, el 26 de diciembre de 1702.

Las costas del Pacífico también supieron de estas actividades de corsarios y contracorsarios. El inglés William Dampierr las recorrió en actitud amenazadora hasta que fue ahuyentado por la *Armada del Mar del Sur* [12]. También los ingleses Rogers y Wood desembarcaron con dos naves en Guayaquil en 1709, donde causaron diversos daños sin lograr demasiado provecho. Un año antes y sobre el escenario atlántico, la

[12] Dampier en su precipitada fuga, dejó abandonado, en la isla de Juan Fernández, a uno de sus marineros llamado Alexander Selkir, que viviría allí solitario durante cinco años y cuya aventura inspiró a Daniel Defoe su famoso *Robinson Crusoe*.

flota de galeones en tránsito desde Portobelo a Cartagena fue atacada por el almirante inglés Charles Wager quien capturó el navío *Gobierno* con abundantes caudales, hundiendo después la capitana *San José* y obligando a varar a otras naves. Pero esta acción puede encuadrarse como derivada del enfrentamiento naval anglo-español propiciado por la Guerra de Sucesión.

El problema del contrabando y el habitual de los cortadores de palo del Yucatán tenía un mayor protagonismo en los comienzos del siglo XVIII, sirviendo la guerra entre ingleses y españoles para agudizarlo. Las operaciones navales se proyectaban con la intención de destruir ranchos de cortadores, tan abundantes como incontrolados en la zona de Campeche, que a su vez, contraatacaron con incursiones inglesas contra las poblaciones hispanas de la región. Se imponía, por tanto, una operación de desalojo a gran escala y ésta fue realizada por el gobernador de Yucatán Álvaro Rivadagua y Enciso.

El término de las hostilidades oficiales entre España e Inglaterra al firmarse el Tratado de Utrecht, no supuso, sin embargo, el final de las incursiones inglesas que vuelven a tomar incluso atisbos piráticos. Nuevos apresamientos en la costa peruana obligaron a mayores medidas de defensa y, el que más tarde habrá de ser célebre marino, Blas de Lezo captura con sus barcos seis buques piratas, tres de los cuales se unieron a su propia escuadrilla, alejando con ello, al menos durante un tiempo, la amenaza armada en el mar del Sur.

Tampoco el Caribe quedaría enteramente «pacificado» con la llegada de la paz. Un antiguo filibustero inglés, Henry Jennings, salió de Jamaica y Barbados con más de trescientos hombres y cayó por sorpresa en el Cabo Cañaveral de Florida, donde los españoles contaban con un almacén para el depósito de caudales provenientes de flotas hundidas. El pirata logró su objetivo, no obstante la enconada persecución de que fue objeto por parte española, y terminó defraudando a sus propios armadores huyendo con el botín. La contrarréplica estuvo a cargo de los corsarios españoles de La Habana, Santiago y Tierra Firme, que cayeron sobre los ingleses establecidos de nuevo en las costas de Campeche, apresándoles un buen número de embarcaciones entre ellas las fragatas *Sttaford* y *Anne* ya cargadas de palo campeche con destino a Londres. Otro pirata inglés llamado Carpenter apareció, a fines de 1716, frente a La Habana dispuesto a emular las hazañas de Morgan, pero fue derrotado pagando con su vida su arrogante gesto.

En Yucatán, a pesar de las paces, no había finalizado la continua lucha contra los ingleses, cuyo hostigamiento no impidió el establecimiento de una banda de piratas en la cercana isla de Santa Ana. Contra ellos salió de Veracruz una armadilla al mando del capitán Pedro Primo de Rivera, que los ahuyentó, aunque trasladaron su base a la isla de Tris. Se preparó otra nueva expedición de desalojo con varias embarcaciones, reforzadas por tres fragatas de guerra de la *Armada de Barlovento*, cayendo por sorpresa sobre la isla y capturando sin lucha dieciocho barcos entre fragatas, balandras y bergantines. El jefe de la Armadilla, Alonso Felipe de Andrade, evidenció no pocas dotes de organizador, y aunque posiblemente pecara de blandura al dejar libre a los ingleses capturados después de haberlos desarmado, construyó en previsión de posibles nuevos ataques un fuerte con empalizada y baluarte, del que tomó el mando. El ataque se repitió en verano de 1717, atacando los ingleses a pesar de la presencia del fortín, con el que no contaban y después de intimidar a una rechazada rendición al capitán Andrade, la superioridad numérica inglesa surtió sus efectos, pero el arrojo español, con una súbita y arriesgada salida, arrolló a los ingleses expulsándolos del fuerte. La huida de los piratas en franca desbandada y su abandono de armas y pertrechos ensombreció una victoria completa que había costado la vida al valeroso Andrade y a muchos de sus hombres. Más tarde, la isla de Vieques sería objeto de nuevos ataques, destacando el sufrido en 1752 siendo gobernador de Puerto Rico Juan Ramírez de Esteban. Se tomaron a los piratas una balandra y tres galeotas, una de ellas danesa, que fueron vendidas en Puerto Rico.

No sería sólo en las costas yucatecas donde los ingleses intentaban hacer valer sus objetivos. En 1718 se descubrió su presencia en la isla de Vieques, cercana a Puerto Rico, y su gobernador aprovechó la llegada de un navío desde Veracruz, para integrarlo en la expedición de desalojo, en la que participaron también antiguos corsarios españoles con buen aporte de efectivos. La operación resultó un completo éxito; se desmantelaron los fuertes piráticos y se apresó al gobernador impuesto; el botín fue muy cuantioso y los cañones del fuerte fueron emplazados en el castillo de San Jerónimo.

Pero con el paso del tiempo la piratería inglesa del Caribe fue degenerando en un contrabando abierto, al que hubo que hacer frente seriamente. Los barcos ingleses se negaban a ser reconocidos por los guardacostas españoles y aún les hacían frente, por lo que, a veces, te-

nían que ser hundidos motivando no pocas protestas británicas. Pero el caso es que los capitanes filibusteros seguían prodigándose y contando con la protección de las autoridades inglesas de Jamaica.

Nuevamente en guerra contra Inglaterra, no tardarían las hostilidades en llegar al Caribe y, en 1718, una flotilla inglesa apresó, cerca del cabo Tiburón, al guardacostas de Puerto Rico, ahorcando a toda la tripulación del capitán al paje. Tal tamaño desafuero proporcionó una enérgica represalia y el general Francisco Cornejo, con buques de la *Armada de Barlovento* y con un millar de voluntarios a bordo, arrasó la colonia inglesa de Providence en las Bahamas. La tremenda superioridad de las naciones coaligadas en la lucha contra España (Francia lo hacía ahora en causa común con Inglaterra) no permitía mayores esfuerzos; por lo que se aceptó la colaboración de dos piratas ingleses, Cristopher Winter y Nicholas Brown, que atacaron a sus propios compatriotas, apresando varios navíos y saqueando las costas de Jamaica. El Gobierno inglés, en guerra con España, tuvo el cinismo de solicitar «la extradición» de estos dos individuos, a lo que lógicamente se negó España.

Acabada la guerra, no cesaron por ello los incidentes con los contrabandistas. En Cuba se armaron guardacostas que sostuvieron serios combates con buques ingleses de diferente porte, y en las costas de Tierra Firme se basaron en 1724; en Cartagena de Indias, la Almiranta y la Capitana de la Flota de Galeones más una fragata realizaron diversos servicios no solamente contra buques ingleses, sino también contra los holandeses que habían vuelto a hacer su reaparición. Tampoco faltaron las actividades piráticas en las costas españolas del Pacífico como el ataque, en 1720, del capitán inglés Clipperton que apresó la nave en la que iba al Perú el presidente de la Audiencia de Panamá, marqués de Villarrocha, al que retuvieron a bordo para pedir un fuerte rescate. La persecución de que fue objeto por parte de tres naves españolas al mando del capitán Urdinsu le hizo cruzar el Pacífico y hacer una escala en las Marianas donde el marqués logró escapar. También el pirata Sheloocke estuvo merodeando por las costas chilenas con una fragata de buen porte; pero perseguido por unidades españolas, naufragó en la isla de Juan Fernández y desapareció de escena. Sheloocke, buen marino sin duda, con los restos del navío fabricó una barca y se hizo a la mar, logrando llegar a las costas de Oceanía.

Los holandeses también aparecieron en escena para hacer bueno el refrán de que a río revuelto, ganancia de pescadores, pero navegaron

por aguas turbias, ya que una de sus naves naufragó al doblar el cabo de Hornos, y las que pudieron llegar hasta la isla de Juan Fernández fueron hostilizadas por el virrey Armendariz, que utilizó, a falta de buques armados, un mercante en corso cuyo mando fue ejercido por un diestro piloto, Santiago de Salavarría. No tuvieron mejor suerte los llamados *San Luis*, *Flesinga* y *San Francisco* que fueron apresados o se vieron obligados a entregarse, por no encontrar facilidades para el comercio, sin que tampoco el conde de Clavijo les diera demasiadas opciones en sus escarceos piráticos.

En Honduras, en el litoral de la Mosquitia, los ingleses siguieron campando por sus respetos, excediéndose en las concesiones oficiales de la corta de maderas tinteras (palo campeche) y, aunque expulsados de la Laguna en Términos, se establecieron en la desembocadura del río Valis, fundándose de 1720 a 1740, una serie de factorías, muchas veces destruidas por los españoles y de nuevo reedificadas. A pesar de la fuerte oposición española los traficantes controlaron las zonas interiores, se aliaron con los indios mosquitos, ejerciendo sobre ellos una especie de protectorado, y enviaron a Jamaica, Londres y Nueva York, diversos productos como palo campeche, cacao y tabaco. En 1727 el gobernador de Yucatán, el mariscal de campo don Antonio de Figueroa y Silva, emprendió una enérgica acción represiva en la que fue ayudado eficazmente por su hijo, el capitán don Alonso; pero el golpe definitivo no se daría hasta 1733 en que logró el total desalojo de la costa, si bien al no repoblarse la región, volvieron los ingleses nuevamente y se continuó con la ingrata y mantenida tarea de volverlos a echar; aunque la falta de edificaciones y fortines de protección permanente no pudiera garantizar una expulsión definitiva [13].

Sin embargo, las actividades contrabandistas inglesas se veían cada vez más protegidas por sus propias autoridades, y aunque después de Utrecht España mantenía oficialmente la paz con Inglaterra, ello no era óbice para que las flotas de Albión merodeasen por las costas de la América hispana, como la del almirante Hossier que con diez navíos e

[13] Sobre las costas del Golfo de Honduras, Belice sigue siendo hoy una muestra caduca del colonialismo inglés en América. En 1981, un acuerdo gubernamental entre Guatemala y España puso fin temporalmente al contencioso entre ambas naciones, contemplando la independencia de Belice a cambio de concesiones económicas y de tránsito a favor de Guatemala.

instrucciones reservadas intentó bloquear Cartagena de Indias y Portobelo, en el intento de impedir la salida de los convoyes con destino a España; pero don Antonio Gaztañeta consiguió burlarlos y aun se capturó, en Veracruz, el navío inglés *Príncipe Federico* con buenos caudales a bordo, seguido de fuertes ataques corsarios españoles que, al conseguir mayores presas, produjeron las iras de los contrabandistas y propiciaron la llamada Guerra de la Oreja de Jenkins, de la que nos ocuparemos al tratar las acciones navales en los escenarios americanos.

Tras la Paz de Aquisgrán de 1748, en la que se mantuvo el derecho de visita y registro, pero que en contrapartida supuso la anulación del llamado «asiento de negros», el contrabando «oficializado» sufrió una fuerte merma, y la piratería propiamente dicha quedó prácticamente anulada; aunque, en honor a la verdad, nunca llego ésta a constituir una amenaza vital para la administración virreinal. Ciertamente hubo ataques feroces y alarmantes, como la toma de Panamá por Morgan, que lograba una cabeza de puente estratégica en la zona de lo que habría de ser el futuro canal, pero tras su destrucción fue abandonada. Como ha escrito Sainz Cidoncha, las pocas conquistas estables logradas por la fuerza (Jamaica y Curaçao) lo fueron por ejércitos y flotas regulares, en tanto que el resto de las islas de dominio pirático fueron simplemente ocupadas al no haber quien las defendiera, y la importancia territorial, tanto en un caso como en otro, no fue nunca de mayor consideración [14].

El teatro naval de operaciones: América atlántica y Pacífico

Las operaciones navales españolas que gravitan sobre aguas u orillas del ultramar hispano, atlántico o pacífico, y que tienen su encuadramiento temporal a lo largo de todo el siglo XVIII, suponen el ejercicio de un poder marítimo, pese a todos los condicionamientos negativos históricos, políticos o sociológicos que quieran apuntarse, ya que, sin ese importante dispositivo no solamente no hubiera sido posible soportar el corso o la piratería —permanentemente abatidos y re-

[14] C. Sainz Cidoncha, *Historia de la piratería en la América española*, Editorial San Martín, Madrid, 1985.

chazados— contra nuestras comunicaciones marítimas y costas, sino que no se habría podido presentar respuesta a los continuados ataques de franceses, ingleses y holandeses sobre los territorios del Imperio o dominios españoles de ultramar.

Quiere decirse con ello, que España va a mantenerse dignamente en el teatro de operaciones navales que, circunstancialmente, le impone el siglo XVIII, muy lejos de sus fronteras peninsulares y aun a despecho de decisiones políticas descabelladas y planes estratégicos mal concebidos, porque sus marinos suplieron la escasez de medios, casi siempre habitual en nuestras confrontaciones marítimas, con el acierto y la imaginación innatas a su formación y a su sentido de la disciplina. Y aunque prácticamente se parte de cero, tras los impulsos del resurgir y los no pocos esfuerzos que ello comporta, se realiza el objetivo esencial como es el de asegurar, por todos los medios posibles, el dominio sobre las posesiones en las Indias.

En el siglo XVIII, la América española será escenario de importantes acontecimientos bélicos, dentro del signo que enmarca la continuada confrontación hispano-inglesa. Sus etapas determinantes serán cuatro: a) Guerra de Sucesión; b) Guerra del «asiento»; c) Guerra por el Tercer Pacto de Familia, y d) Guerra por la alianza franco-hispana de 1796. Para hacer frente a todas ellas, el esfuerzo español tendrá que ser esencialmente marítimo, concretado en dos objetivos estratégicos navales precisos: el dominio del Caribe y la protección del tráfico marítimo español en el Atlántico. De aquí la imperiosa exigencia de contar con una Marina de guerra potente y equilibrada, con capacidad oceánica y en parte con base en el Caribe, y por otro lado, con una eficaz marina mercante nacional capaz de realizar bajo bandera española ese tráfico. Ambas marinas se precisaban independientes de cualquier potencia extranjera en los aspectos logísticos, técnicos y lo que es más importante, operativo. Los comienzos del nuevo siglo no fueron los más a propósito para insuflar justificados optimismos; pero tras la Paz de Utrecht, en el reinado de Felipe V y en los de Fernando VI y Carlos III, se consiguen notables aportes de forma progresiva hasta la caída en picado que supone el reinado de Carlos IV, en el que nuevos factores extemporáneos de impuestas alianzas culminan en las crisis históricas de fin de siglo, con sus respercusiones navales en la América española.

Ciertamente el imperio ultramarino español no había sido tocado por el Tratado de Utrecht, pero seguía bajo el peso de la amenaza, ya

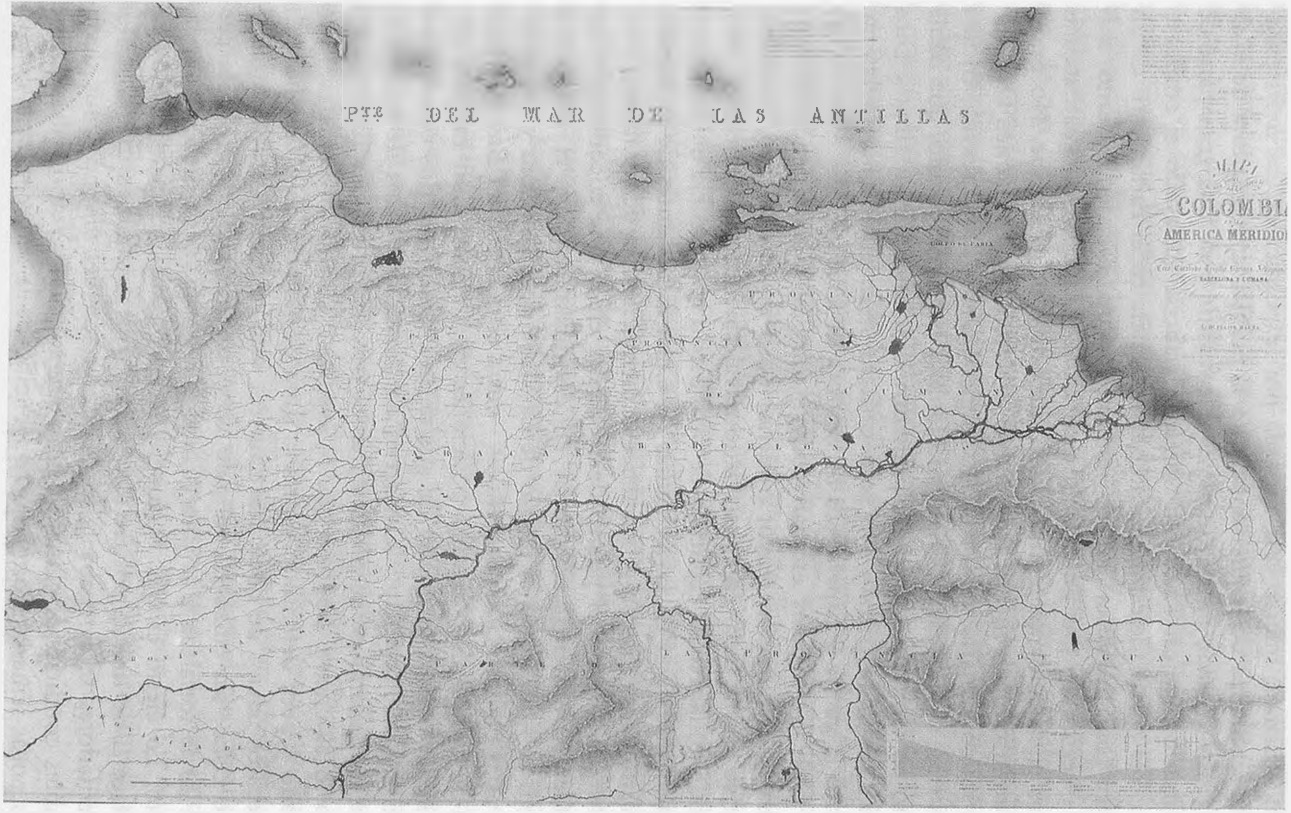
conocida, de la acción pirática de corsarios o filibusteros, así como de las apetencias de las potencias marítimas europeas sobre todo de Inglaterra, aliada durante la Guerra de Sucesión del archiduque Carlos, lo que le sirve como pretexto para atacar Trinidad desde Jamaica, y la flota del almirante Benwow ensaya una expedición contra San Agustín de la Florida, siendo vencida por el francés Ducasse, antiguo filibustero y contrabandista, a quien Felipe V en agradecimiento le concedió el Toisón de oro con gran disgusto de la nobleza española. Las potentes escuadras británicas de los almirantes Walker y Graindon se presentaron también frente a La Habana, pero el gobernador Chacón tomó las medidas adecuadas para la defensa y los ingleses rehuyeron el combate. Corsarios franceses y españoles, sin embargo, tomaron la iniciativa en las Bahamas causando grandes estragos. A pesar de la penuria de los efectivos, la guerra en aquellas aguas en los primeros años no es desfavorable a España (Fernández Duro). En 1707 los ingleses destruyen la flota de Tierra Firme, pero el gobernador de Buenos Aires, Alonso Juan de Valdés, se apodera de Sacramento. Tampoco por el Pacífico se prodigaron los enemigos al principio de la Guerra de Sucesión, aunque corsarios ingleses sometieron a un duro castigo a Guayaquil. Como ha escrito José Patricio Merino, la importancia de la Guerra de Sucesión desde el punto de vista de la Armada, viene más de la reorganización que se inicia que de las acciones bélicas, ya que éstas fueron muy reducidas, y las dificultades de comunicación con las Indias cesaran en parte tras el armisticio [15].

La llamada Guerra de la Oreja de Jenkins que enzarzará a españoles e ingleses desde 1739 hasta la firma del Tratado de Aquisgrán, casi diez años más tarde, tiene un trasfondo psicológico de importante incidencia en su desarrollo, claramente advertido en las implicaciones navales del ultramar español. Inglaterra la estaba deseando y sólo buscaba un pretexto para declararla, salvaguardando así los usos y abusos de las prerrogativas concedidas en Utrecht, que habían convertido el navío de permiso en una verdadera escuadra comercial que practicaba el contrabando a gran escala. El derecho de visita establecido por España, por el que se vigilaba y controlaba la actuación de los barcos contrabandistas, hería sensiblemente los intereses de la oligarquía mer-

[15] J. P. Merino Navarro *(op. cit.)*.

cantil británica, que se veía apoyada por la política de los *tories* partidarios a ultranza de la guerra, frente a la política apaciguadora de Walpole, muy acosado por el duque de Newcasttle y de una gran parte de la opinión pública. Pudo, no obstante, haberse soslayado el conflicto de no ser por la melodramática comparecencia en el Parlamento de un capitán contrabandista llamado Jenkins, con una oreja en la mano, cortada —según él— por un capitán español al mando de un guardacostas de los encargados de reprimir el contrabando en el Caribe. No podía encontrarse mejor mecha para activar el detonante. Fernández Duro recoge un comentario del historiador inglés Campbell que resume en una corta frase la situación. Preguntado Jenkins por un diputado, que había hecho en ese trance, había respondido: «Encomendar mi alma a Dios y mi causa a la patria». No se necesitaba más: enardecida Inglaterra, declaró la guerra a España (23 de octubre de 1739).

Que los ingleses estaban convencidos de la inminencia de una guerra de la que, con mayor o menor dosis de triunfalismo, pensaban sacar su mayor fruto en el escenario naval americano, es cuestión fuera de toda duda. No se explicaba de otro modo la presencia del almirante Vernon y su flota en las cercanías de Cuba meses antes de la ruptura de hostilidades, ni como, sin tener la menor noticia de las mismas, batieran por sorpresa el puerto de la Guaira en el que encontraron sorprendente resistencia. También en esa misma fecha, el comodoro Brown se situó frente al puerto de La Habana, cruzándolo y capturando varias embarcaciones españolas —entre ellas la fragata *Bizarra*— además de bombardear algunas posiciones estratégicas. Con carácter formal, conocido ya el estado de guerra, emprendió sus dos operaciones serias contra Portobelo y Cartagena de Indias, que debía de tener previstas y maduras en su planteamiento, pero cuyo balance final no fue todo lo altamente positivo que se esperaba. Portobelo estaba mal fortificado y peor defendido y para la flota de Vernon, integrada por seis poderosos navíos de línea, fue empresa fácil el ocuparla. El contralmirante Lobo, sin embargo, ha sido duro en su juicio, cargando la pérdida de la fortaleza a la incapacidad y cobardía de su gobernador interino. Lo cierto es que Portobelo se encontraba en peor estado que Cartagena de Indias, porque al descuido y demasiada confianza de los gobernadores se agregaba la mala disposición del terreno y sus desfavorables condiciones climatológicas. De aquí que Vernon abandonase a las pocas semanas Portobelo convencido de la imposibilidad de apo-



El teatro naval de Costa Firme

derarse de Panamá, para cuya operación debía servir de base, y se dirigió hacia Cartagena, punto más vital para la obtención del control de las costas de América Central. La operación está bien planteada, y combinada con la actuación y despliegue de otra escuadra inglesa al mando del almirante Ansón, que debía doblar el cabo de Hornos y atacar Panamá desde el Pacífico para que la posible ruptura de las posesiones españolas fuera el primer paso para su desmembramiento.

No faltó espectacularidad en el sitio de Cartagena de Indias defendida por el virrey Sebastián Eslava, buen militar y mejor administrador, y por el almirante Blas de Lezo —«cojo, manco y tuerto, pero siempre glorioso»— al mando de una escuadra de seis navíos. Vernon realiza un primer intento en marzo de 1740, bien pertrechado y apoyado por una fuerza impresionante, pero no ataca directamente, sino que se limita a bombardear a los suyos en la bahía, a los que hace frente Lezo con buen potencial de fuego forzando su retirada. Insiste el inglés, dos meses más tarde, con una formación de trece navíos y una bombarda, pero nuevamente Lezo, apostado estratégicamente, le obliga a abandonar, y ahora son los españoles los que, ante la posibilidad de nuevos ataques, van a tomar la iniciativa. Llegan los nuevos refuerzos consistentes en doce navíos al mando del almirante Rodrigo de Torres que, de acuerdo con Lezo y su escuadra, se dirigen a Santa Marta para estudiar desde allí el plan de atacar y alejar a los navíos ingleses. Pero Vernon no se mueve en principio de Jamaica donde le llegan nuevos refuerzos con la flota del almirante Chaloner Ogle, integrada por veintiún navíos de línea, ciento sesenta embarcaciones menores y nueve mil hombres. La idea es asentar el golpe definitivo en el Caribe, y mientras Vernon la emprenda con Cartagena, dar tiempo a que la flota de Ansón llegue a Panamá por la retaguardia. El dispositivo británico ha sido, pues, minuciosamente preparado.

El 15 de mayo de 1741 cincuenta navíos de fuerza, ciento treinta embarcaciones de transporte menores y veintiséis mil soldados, se presentan ante la capital del virreinato de Santa Fe y se realiza el desembarco inglés de Bocachica, cuya conquista le era esencial. La guarnición de Cartagena la integraban compañía de milicias y Marina, más ochenta artilleros, que alcanzaban un total de dos mil seiscientos hombres, en una proporción de solamente un diez por ciento en relación con sus oponentes. La lucha fue durísima y obligó a la retirada a la ciudad de sus defensores —Lezo entre ellos—, por lo que dueños de la

bahía los británicos, el siguiente paso fue el ataque al fuerte de San Felipe. La prepotencia inglesa había previsto el triunfo por anticipado y acuñado unas medallas con la leyenda de «orgullo español humillado por el almirante Vernon». Pero el orgullo y algo más se impusieron a las presunciones y las medallas quedaban como fastos sin valor en el marco de la Historia. El triunfo español será en toda regla tras durísimo y mantenido esfuerzo. El 20 de mayo salía de Bocachica el último navío inglés rumbo a Jamaica. La supremacía de las armas inglesas no les evitó el amargo momento de la retirada. Los seis navíos de Lezo —*San Felipe*, *África*, *Galicia*, *Dragón*, *Conquistador* y *San Carlos*— se perdieron, y el mismo almirante murió a resultas de las heridas recibidas en el combate. Sus descendientes pueden ostentar con orgullo el Marquesado de Ovieco con el que se honró su hazaña [16].

Pero Vernon no era de los que se daba por vencido fácilmente e intentó, más tarde, la conquista de Cuba, llegando a desembarcar en Guantánamo, y aunque su objetivo es Santiago de Cuba, realiza la penetración por tierra. Sus efectivos, en esta ocasión, se componen de nueve navíos de ochenta cañones, doce fragatas, cuarenta transportes y tres mil hombres. El reembarco corre por cuenta, nuevamente, de las tropas españolas, inferior en número, aunque buenas conocedoras del terreno que pisaban, y el gobernador Guemes les pone las cosas difíciles. No parece desanimarles la derrota y todavía harán una tercera tentativa, logrando de nuevo poner pie en tierra, pero las fuerzas de Cagigal de la Vega y Riva Aguero los rechazan sin paliativos. La insufrible presunción de Vernon se había puesto de relieve al cambiar anticipadamente el nombre de bahía de Guantánamo por la de Cumberland Habour.

La escuadra de Ansón entre tanto, doblado el cabo de Hornos, preparaba su campaña en el Pacífico. Para hacerle frente, otra flota española al mando del almirante Pizarro había tomado rumbo a aquellas aguas. Desde Brasil, donde había recalado Ansón, y desde Buenos Aires,

[16] Blas de Lezo es uno de los marinos españoles del siglo XVIII de más brillante hoja de servicios. En el combate de la Armada española frente a las combinadas de Inglaterra y Holanda en aguas de Vélez Málaga en 1704, el joven Lezo, aún guardiamarina, se distinguió por su intrepidez, y aunque una bala de cañón le arrebató la pierna izquierda, continuó en el combate con tal serenidad, que mereció los elogios del almirante Conde de Tolosa. En 1710 de capitán de fragata perdió un ojo en la rendición del navío inglés *Stanhope* pero siguió en la brecha, en mandos y destinos de primera línea hasta alcanzar gloriosa muerte en la defensa de Cartagena de Indias.

punto de fondeadero de Pizarro, ambas agrupaciones se dirigieron hacia el sur y estuvieron a punto de avistarse y trabar combate; pero las pésimas condiciones climatológicas las dispersaron, y el frío y el hambre hicieron mella en las tripulaciones (Merino Navarro). Ansón consiguió remontar el cabo de Hornos y llegar a la isla de Juan Fernández donde pudo agrupar al resto de la escuadra. La española, por su parte, lo pasó peor, pues sólo uno de los seis buques de Pizarro había logrado entrar en el Pacífico con la tripulación muy mermada. Los otros se hundieron o volvieron a Buenos Aires y sólo uno pudo regresar a España llevando a su almirante. Pero la *Armada del Mar del Sur* había estado esperando inútilmente la llegada de Ansón, del que tenía noticia, y su jefe, Jacinto Segurola, la retiró unos días antes de que ésta se produjera. Sin enemigos a los que batir, los ingleses mejoraron sus posiciones; hicieron varias presas y saquearon alguna ciudad, pero enterados del fracaso de Vernon en Cartagena de Indias, decidieron renunciar al ataque a Panamá y volvieron a Inglaterra dando la vuelta al mundo, y con la suerte de haber apresado al galeón de Manila que era el *Covadonga*, después de corta lucha, lo que compensó en algo sus cuantiosas e inútiles pérdidas y otro matiz al final de la expedición, juzgada, quizá, con cierta benevolencia desde la perspectiva inglesa. El *Centurión*, buque superviviente de la escuadra Ansón, fue recibido con júbilo en Portsmouth y desembarcó una heterogénea tripulación compuesta de indios, malayos, negros y algún inglés de los que salieron en su expedición cinco años antes.

Los descalabros ingleses en esta prolongada y poco fecunda, para ellos, guerra, no parecían hacerles demasiada mella; o tal vez, su empeño en conseguir la vieja aspiración británica de partir la unidad territorial y política de los virreinatos españoles en América les diera impulsos excepcionales. En 1748 hay nuevos despliegues ofensivos y el comodoro Knowles ataca Santiago de Cuba (tercer intento sobre la isla) con ocho navíos, seis fragatas y abundantes transportes. La defiende bien Alonso de Arcos y combate mejor la escuadra del teniente general Andrés de Reggio. El camino de vuelta a Jamaica era ya una ruta totalmente familiar para los ingleses. Y la llegada al Caribe de noticias de Europa con la firma de la Paz de Aquisgrán, deja en alto las espadas. La suerte que había tenido al cazar el galeón de Manila a su regreso a Inglaterra, no fue la misma que la de Knowles, que arrumbó a su país llevando castigados a dos de sus capitanes, Holmes e Ianes, acusados de notoria impericia. La realidad es que ingleses y españoles mi-

dieron con distinto rasero sus hazañas. Mientras se felicitaba oficialmente a Reggio, a Knowles se le amonestaba duramente.

Durante el reinado de Fernando VI se impuso una neutralidad estricta, aun cuando los conflictos coloniales franceses e ingleses se desarrollaron en peligrosa vecindad. Tanto en las Indias orientales como en América del Norte estallaron guerras decisivas (en el conflicto de los siete años Inglaterra se apoderó de la India y del Canadá), pero Fernando VI se resistió, a pesar de todo, a pactar con Francia que repetidamente había desconocido el papel primordial de la defensa ultramarina preconizada por España (Reglá). El forcejeo marítimo entre Inglaterra y Francia se convirtió en conflicto declarado en 1756 (Guerra de los Siete Años); pero en vez de recurrir a Francia como aliada natural en aquella coyuntura, y en consecuencia con los dos anteriores «Pactos de Familia», Fernando VI consiguió mantener la más estricta neutralidad, lo que facilitó, en gran medida, el desequilibrio de fuerzas en Norteamérica en favor de Inglaterra —que se apoderó del Canadá francés— y, en consecuencia, acrecentó la amenaza británica contra el Imperio español en las Indias. Carlos III —sucesor de Fernando VI en 1759— tendrá que ver el problema americano desde otras perspectivas.

La Guerra de los Siete Años (1756-1763) supone, ante todo, una inversión de alianzas, pues Francia lucha al lado de Austria, e Inglaterra lo hace junto a Prusia. Todo ello no va a afectar a España en la rivalidad continental de Austria y Prusia, pero en el escenario americano tiene otras lecturas. En su aspecto colonial, Inglaterra pretendía la hegemonía colonial a costa de Francia, y éste era precisamente el punto que atañía a la defensa de los intereses españoles, ya que podían recaer sobre sus posesiones americanas las consecuencias de la lucha directa entre Inglaterra y Francia. Carlos III se daba perfecta cuenta de la importancia que, para la economía y en general para el desarrollo de la metrópoli, tenía el imperio de ultramar y pretendió estabilizar la situación, y sólo cuando Londres desoye el principio del *equilibrio indiano* que plantea claramente el monarca español, es cuando firma el Tercer Pacto de Familia y entra en la contienda bélica (15 de agosto de 1761) para que un año más tarde, Inglaterra declare la guerra a España [17].

[17] Pitt quiso declarar la guerra a Carlos III y lanzarse al ataque sin darle tiempo a ultimar sus preparativos navales, pero los elementos moderados de su gobierno y el propio rey Jorge III se opusieron.

Las acciones y operaciones navales que devienen de este nuevo enfrentamiento bélico pondrán nuevamente a prueba el litoral antillano. La participación de España en la alianza familiar va a resultar desastrosa. Francia defendía sus intereses en el Canadá, pero a España no le iba nada en la empresa, como no fuera el temor de las derivaciones de una victoria absoluta de Inglaterra en América. Sin embargo, con su entrada en la contienda va a jugarse no sólo su suerte en Europa, sino la propia conservación —tan amenazada habitualmente— de sus dominios de ultramar. Los planes estratégicos ingleses fueron muy hábiles procurando distraer la atención con un imaginario ataque a Santo Domingo. El conde de Abermale y el almirante Pocotk concentraron una poderosa escuadra en la Martinica y en junio de 1762 estaban frente a las costas cubanas. La incompetencia y negligencia del gobernador Prado Portocarrero, al que se le había advertido con antelación del peligro, facilitaron el desembarco inglés; y tampoco resultaría brillante la actuación de Gutiérrez de Hevia —yerno del marqués de la Victoria— que al mando de una importante escuadra fondeada en la bahía, no supo sacar partido de ella. Los objetivos ingleses se centraron en ataques a Bacuranao, Cojimar y La Habana, a la que también sometieron a un duro sitio. Al amparo del mismo, el general Abernale intenta la conquista del Morro, principal sostén de la defensa de La Habana, y el comodoro Keppel ataca el castillo defendido heroicamente por el capitán de navío Luis de Velasco, que, con sólo cuatrocientos hombres, realizó una de las defensas más gloriosas que recoge la historia del ultramar español. Keppel a su entrada en el castillo sólo encontraría las ruinas del mismo, aunque supo rendir respetuoso tributo al héroe que las había defendido. Tanto Prado como Hevia fueron arrestados en principio, pero más tarde serían rehabilitados. Fernández Duro es riguroso en sus juicios. La pérdida de La Habana significó un duro golpe para los intereses españoles en el área de las Antillas ya que suponía, entre otras desventuras, la interrupción de las comunicaciones con México, más la seria amenaza que entrañaba para todo el resto de la América española la ocupación inglesa de un punto tan estratégico. Como además, y casi simultáneamente, se producía la ocupación de Manila, no eran ciertamente halagüeñas las expectativas marítimas de control y dominio del mar en áreas de intereses vitales para la permanencia hispánica. Mejores fueron las cosas en el tercer teatro de operaciones del Atlántico, al sur de Brasil, donde una más reducida escua-

dra anglo-portuguesa no pudo frenar la iniciativa del virrey de Buenos Aires, Pedro Cevallos, que llevó una rápida y eficaz campaña hacia el norte, con la toma de la discutida colonia del Sacramento (2 de noviembre de 1762) defendiéndola de un ataque anglo-portugués dos meses más tarde. Esta colonia de Sacramento era un enclave portugués en la margen izquierda del río de la Plata, que la desidia colonial había permitido formar y que constituyó motivo de discordia entre España y Portugal durante un siglo; pues aparte de romper la unidad de los dominios españoles en el Río de la Plata, la amistad entre Inglaterra y Portugal permitía situar a la primera grandes cantidades de contrabando en las posesiones españolas.

La dureza de los términos en los que se concertaba la paz de París de 1763, fue un claro aviso para España de la inoportunidad de su participación en la guerra *familiar*, y aunque se recobraba La Habana y Manila, hubo que entregar, en contrapartida, Florida, con lo que la salida de México quedaba muy comprometida y renunciar a las tierras del este del Misissipi. Como especie de premio de consolación, Francia, duramente castigada en su despojo colonial, nos cedía Luisiana —que tampoco habríamos de mantener demasiado tiempo— y un ilustre marino español, Antonio de Ulloa, sería su primer gobernador con base en Nueva Orleans. América constituiría, siempre, un importante polo de atracción para el científico y estudioso Ulloa, pues de tener el cargo de gobernador de Luisiana, pasó el siguiente año, a regir como gobernador general los territorios de Florida occidental, donde difundió útiles conocimientos que en vano lucharon contra la resistencia de los colonos.

Tras la paz de París, la política naval de Carlos III logra un ejercicio coherente y progresivo. La realidad dejaba al descubierto que, expulsados los franceses de América, no podía manejarse la baza del equilibrio francobritánico, y era España la que quedaba sola frente a las ambiciones inglesas en América. Como dice Comellas, fue un gran triunfo diplomático mantener el Pacto de Familia tras la derrota, cuando a Francia no le quedaba ya nada que defender al otro lado del Atlántico. La alianza no podía proteger en América otros intereses que los españoles; pero, por eso mismo, no se podía confiar todo al apoyo de Francia y la defensa de las Indias tenía que ser tarea exclusivamente hispánica. En razón de ello Carlos III potenció las comunicaciones ultramarinas, estableciendo una línea de paquebotes o avisos que partían de La Coruña mensualmente para La Habana con escala en Puerto

Rico, y cada quince días para el Plata, pues el centro de atención americana se desplazaba hacia el sur. Esta medida fue el antecedente de las Ordenanzas de 1765, que permitían a los doce principales puertos españoles el tráfico con América; y bajo este régimen relativamente liberal, el número de navíos enviados al nuevo mundo creció rápidamente. La consolidación atlántica de la política carlotercista quedaba así reafirmada, y no sería ajena a ella la creación de una Junta interministerial para el estudio de la seguridad de los territorios ultramarinos, con lo que el impulso naval va a cobrar nuevos bríos. La carrera de armamentos era un hecho y la alarma inglesa crecerá por momentos ante ese mantenido esfuerzo de recreación naval que alcanza el ritmo convincente. Ante ello, la nueva guerra esencialmente dura, que dará al traste con la estabilidad económica del país; pero España vive un período de euforia desacostumbrada en casi todos sus campos de acción. Según Palacio Atard, el Pacto era la única forma lógica de la política exterior de España, dadas las circunstancias del momento. Por una parte garantizaba la tranquilidad terrestre de España en Europa; por otra le obligaba a mirar al mar, pudiendo consagrarse el rearme naval [18].

La guerra contra Inglaterra pudo reanudarse —aun dentro del intermedio bélico— cuando los ingleses desembarcaron en Las Malvinas y fundaron, en 1768, el fuerte Egmont. Avistadas o descubiertas por los primeros navegantes españoles que pasaron al mar del Sur, especialmente por Pedro Sarmiento de Gamboa en competencia más retardada con Hawkins, Schoueten o Stong, que por su cuenta las bautizó como Faklands, estas islas de inhóspito establecimiento austral no llamarían la atención hasta 1772 en que un viajero francés, Saint Jusan, les puso un nuevo nombre: Malvinas, aunque también constarán en los legajos de la Secretaría de Indias como islas de los Leones, con paternidad descubridora y reconocida a marinos castellanos.

Con sentido realista, los franceses, creyendo poder sacar partido de la pesca, enviaron a la isla una expedición al mando de Bougainville, quien fundó un pueblo en la parte oriental de la mayor de las islas, al que puso el nombre de Port Louis, en homenaje al Rey de Francia; pero tan pronto tuvo noticia Madrid del asentamiento, y tras el informe emitido por Jorge Juan, en su condición de marino y científico, y

[18] V. Palacio Atard.

por el conde de Aranda, como presidente del Consejo de Ministros, se hicieron por vía diplomática reclamaciones al Rey de Francia, que las atendió y ya en un segundo viaje, Bougainville partió de Buenos Aires acompañado del capitán de navío español Felipe Ruiz Puente a quien hizo entrega de su fundación en concepto de gobernador del Rey de España, que en contrapartida lo indemnizó generosamente, tomando desde entonces el nombre de Malvinas con el que ya los franceses las habían bautizado. El puerto de San Luis se cambió a Puerto Soledad, que en opinión de Fernández Duro le cuadraba perfectamente.

La disconformidad inglesa a tal cesión se haría patente en 1764 con el viaje de exploración del comodoro Byron, al que el Gobierno británico recomendó que volviera a posesionarse de las islas, con el fin de contar con un puerto seguro en la región magallánica. Byron cumplió su mandato dos años más tarde —casi al mismo tiempo de que los franceses evacuaran al mayor de las islas— y, nuevamente, Puerto Soledad cambió su nombre por el de Port Egmont en homenaje ahora al primer lord del Almirantazgo. El asentamiento se vería apoyado por la presencia militar y naval de tres fragatas de guerra, tropas de guarnición y piezas de artillería que van a ser los componentes de una estación marítima al cargo del comandante Hunt.

La reclamación del gobierno español se materializó en los preparativos para una nueva guerra —que de nuevo los ingleses propiciaban— con la orden al virrey de Buenos Aires de que expulse a los intrusos. La arrogancia verbal de Hunt ante Ruiz Puente de que las Malvinas eran las Faklands, propiedad del Rey de Inglaterra por desembarco y prioridad de ocupación, no fue mantenida por las armas y los ingleses rindieron las suyas con más pena que gloria. La consolidación, sin embargo, no pudo hacerse efectiva pues, cuando el Gobierno español pidió ayuda al francés en apoyo a su ocupación y en virtud del Pacto de Familia, éste se desentendió, de modo que hubo que devolvérselas a los ingleses; aunque tres años más tarde y debido a la nula rentabilidad de las islas, los ingleses volvieron a abandonarlas [19].

La cuestión de la colonia del Sacramento volvió a enconarse cuando los portugueses, apoyados por los ingleses, quebrantaron nue-

[19] Lo que no ha sido óbice para volver nuevamente a ellas, e incluso defenderlas con las armas en la última confrontación anglo-argentina.

vamente los límites impuestos por la Paz de París, ampliando así el campo de acción del contrabando en el Río de la Plata. Carlos III se mostró dispuesto a acabar con la cuestión de una vez por todas, elevando en 1776 a virreinatos a aquellos territorios, separándoles del Perú y nombrando primer virrey a Pedro Alonso de Cevallos, que organizó una gran expedición naval de numerosos efectivos que, tras apoderarse de la isla portuguesa de Santa Catalina, atacó y ocupó la disputada isla de Sacramento. Sin embargo, la línea sinuosa de incidentes y permanente enemistad con Portugal va a sufrir un giro de ciento ochenta grados a partir de 1777 a la muerte del monarca lusitano José I y a la retirada de la escena política del marqués de Pombal; influyendo en ello también la circunstancia que la reina viuda portuguesa, María Victoria, fuese hermana de Carlos III lo que facilitaba en no poco las negociaciones. Así, por el Tratado de San Ildefonso, Portugal reconocía a España la posesión de las orillas del Plata y del Uruguay, y ésta devolvía la isla y colonia de Sacramento y las provincias de Río Grande y Santa Catalina. Además, Portugal cedía a España las islas de Fernando Poo y Annobón en el golfo de Guinea. No hay que subrayar la conveniencia de esta paz hispano-portuguesa para España, ante la inminencia de una nueva guerra contra Inglaterra por lo que de positivo suponía la neutralización de un permanente enemigo y eficaz valedor de la parte británica.

Pero es una guerra que Carlos III quiere seguir evitando a todo trance, pese al belicismo declarado de algunos de sus ministros, y difícilmente puede afrontar la prueba de la independencia de los Estados Unidos, o si mejor se quiere en su primera fase, la rebelión que produce de entrada grandes entusiasmos en Francia y España, naciones humilladas por Inglaterra en la Paz de París, aunque a la postre esta primera guerra anticolonial sea el primer estallido violento de las nuevas ideas —proclamadas en la Declaración de Derechos Humanos y Constitución de la Unión—, contra el antiguo régimen que aún representan sus majestades cristianísima y católica de Francia y España.

Mientras la idea de revancha estimula el ánimo francés y la ayuda a los rebeldes norteamericanos es, sin tapujos, cuantiosa; España, más precavida, se limita a una colaboración económica discreta y a la venta de armas. El conde de Aranda en París quería forzar la alianza ofensiva, pero Floridablanca en el poder, con mayor pragmatismo, veía el gran peligro que suponía la constitución de unos Estados Unidos fuer-

tes y próximos a las posesiones españolas en América, cuyo ejemplo podía tener una peligrosa imitación. En razón de ello su lema era «prepararse para la guerra como si fuera inevitable y hacer todo lo posible por evitarla».

Y fue inevitable tras la victoria de los rebeldes en Saratoga en 1777. De inmediato Francia reconoce la independencia de los Estados Unidos entrado el nuevo año y fuerza a España a una renovación del Pacto de Familia, en el que se ratifica que España y Francia no harían la paz con Inglaterra hasta que España no hubiese recuperado Gibraltar, Menorca y Florida y se hubiese expulsado a los ingleses de Honduras. El impedir la guerra abierta con estos condicionantes es prácticamente inviable, y la fuerza de los acontecimientos echará por tierra los buenos propósitos.

De nuevo en guerra, España mostrará una capacidad operativa superior a la francesa, llevando la guerra naval, como en siglos pasados, a los mares ingleses. Pero al golpe le faltó audacia y rapidez. Mientras tanto, en América, el gobernador de Luisiana, Bernardo de Gálvez, llevaba a cabo con éxito dos expediciones, que dieron por fruto la conquista de Florida occidental (Baton Rouge en 1779, Mobila en 1780, y Penzacola en 1781). El propio Gálvez proyectó un ataque a Jamaica que no se llegó a realizar por haberse firmado la paz. Inglaterra, perdida la guerra, podía firmarla con dignidad pero en términos de dureza; pero para Francia, el Tratado de Versalles de 1783 resultaba un magnífico desquite al firmado en París veinte años atrás en unas circunstancias bien distintas.

Se ha dicho que el Tratado de Versalles confirmaba el poderío español; pero Inglaterra seguía con su escuadra intacta, y los nacientes Estados Unidos significaban un cercano peligro geográfico para el conjunto de los dominios españoles en América por las lecciones que podía ofrecer su ejemplo emancipador. De todas formas España adquiría toda la costa del golfo de México y las dos Floridas quedando abiertas las colonizaciones de Arizona, Colorado y California. El hundimiento del imperio americano de la Gran Bretaña permite a España su mayor expansión. El crecimiento y consolidación de los Estados Unidos es una clara señal de alerta de que la retirada no está lejana. Surge entonces el inevitable recuerdo del conde de Aranda, que previó futuros acontecimientos y anticipó soluciones que en su momento no fueron atendidas.

Los últimos episodios de la mantenida guerra anglo-española del siglo XVIII en aguas americanas gravitarán sobre Trinidad y Puerto Rico, islas de las que mucho dependía la suerte del Caribe. Como casi siempre, la reactivación del conflicto arranca de la firma de un tratado de paz (en este caso del firmado en Basilea en 1795), que va a tener honda repercusión ultramarina, y que obliga a España a ceder a Francia su parte en la isla de Santo Domingo, aparte de involucrarla nuevamente, ahora desde la alianza con el Directorio, en el permanente conflicto anglo-francés. Esta alianza de España con el Directorio, manejada por Napoleón, constituirá una experiencia totalmente negativa y para la Armada, tras el desastre de Trafalgar, un auténtico golpe de gracia.

La pérdida de la isla de Trinidad, a cargo de la poderosa escuadra de sir Henry Harvey, es uno de los tristes episodios que van a cortejar el fin de siglo. El gobernador de la plaza, el capitán de navío José María Chacón, contaba con el refuerzo de la escuadra del brigadier Sebastián Ruiz de Apodaca, integrada por cuatro navíos y una fragata. Ambos eran de probado prestigio, pero en esta ocasión no supieron estar a la altura de las circunstancias. Apodaca reunió la junta de comandantes y ésta consideró que el enemigo era demasiado fuerte para hacerle frente en la mar. Desembarcadas las dotaciones, se dirigieron por tierra a Puerto España y los buques fueron incendiados. El ejército capituló ante las tropas del general Abercombry y a Chacón cupo la bochornosa tarea de la entrega de la isla, dejando —como escribe el contralmirante Lobo— «profunda huella en el buen nombre de las armas nacionales» [20].

Harvey consideró que merecía la pena seguir probando fortuna tras las facilidades obtenidas en Trinidad y a los dos meses de su conquista, puso rumbo a Puerto Rico, después de recalar en Barbados, reforzar su flota y aumentar el ejército de desembarco, que seguía al mando de Abercombry, quien, orgullosamente, se consideraba dueño del Caribe. Sin embargo, frente a Puerto Rico obtuvieron el reverso de

[20] Es una auténtica pena que el contralmirante Lobo, que publicó tres documentados y voluminosos tomos sobre la pérdida de las antiguas colonias españolas, se quedara plantado en 1808 y no continuara por lo menos hasta la culminación de las independencias americanas. Tiempo tuvo para ello, pues falleció casi al final del siglo XIX y dejó otras importantes contribuciones y una magnífica biblioteca legada al Ayuntamiento de San Fernando, su ciudad natal, y cuyos valiosísimos fondos son admiración de propios y extraños.

la medalla conseguida en Trinidad. Aquí, la defensa del brigadier Ramón de Castro fue decidida y eficaz, y el ejército inglés se vio obligado a reembarcar. La gran operación proyectada, que hubiera proporcionado a Inglaterra, con la conquista de Puerto Rico, el dominio de las Antillas, había fracasado y su fracaso significaba la pérdida final de la prolongada batalla del Caribe. Los navíos de Harvey, la poderosa escuadra de sesenta y ocho velas y más de mil cañones, no pudo vencer la heroica resistencia que se le ofrecía en San Juan. Su flota, intacta, se alejó vencida del horizonte antillano, perdida la moral de una gran batalla liquidada con el fin de siglo.

Pero a lo largo de toda la centuria, el posicionamiento español en sus tierras de América habrá de soportar un tremendo y descompensado esfuerzo, cuyas consecuencias van a surgir de inmediato. El despliegue general de fuerzas en todos los teatros de operaciones, en el momento de mayor actividad naval, pondrá en juego casi ciento cincuenta buques, un tercio de los cuales fueron navíos de línea y otros tantos fragatas. La política de renovación naval española no sólo potenció los contactos ultramarinos, sino que agilizó los transportes de tropas donde eran necesarios; y marinos destacados, cuando no heroicos, que habrían de sobresalir igualmente en actividades técnicas y científicas, mandaron apostaderos, gobernaron ciudades y comandaron las flotas en la defensa de las costas. Grandes expertos en la navegación transatlántica y excelentes estrategas en los planteamientos bélicos, aportaron una actividad naval en la América española, tan meritoria como solidaria. A lo largo de estas páginas irán discurriendo nombres y actitudes de estos hombres esforzados que hicieron las guerras de América: Monteverde, Chacón, Romarate, Enrile, Piédrola, Laborde... Los *Estados Generales de la Armada* son un fiel reflejo de los *curricula*, de quienes alcanzaron gloria y fama en defensa de los intereses patrios en circunstancias generalmente muy penosas.

Hay una conexión mantenida entre España y América durante el siglo XVIII a través de un hilo conductor que se acorta según la coyuntura. El mismo impulso renovador producido en la metrópoli bajo el reinado de los primeros Borbones, se extendió a la América virreinal con el aporte de una gran expansión demográfica, económica y cultural que preparó el camino a su independencia. El sentido misionero y político que había tenido el imperio colonial español bajo los Austrias, se fue transformando paulatinamente en un sentido económico que ha

venido en llamarse pacto colonial, al que no será ajeno la corriente ilustrada, que va a moldear nuevas mentalidades y espíritus. Pero este mismo progreso económico y cultural proporcionó, a una parte de la población americana —los llamados criollos—, conciencia de su poderío y constituyó la base de su afán independentista, en el que van también a influir otros factores, como la ruptura de la unidad espiritual con las fisuras que ello conlleva. Al menospreciar a España y sobrevalorarse a sí mismos, los criollos del siglo XVIII fueron creando una nueva fuerza racial más cultural y étnica, y comienzan a llamarse americanos. Rotos, pues, los lazos de conexión que habían mantenido vinculados a los españoles peninsulares y españoles americanos, éstos comienzan a sentirse como extraños en el complejo de reinos que constituyen el Imperio hispánico. Éste es el punto de partida que fermenta el impulso separatista de la emancipación, en cuya génesis y desarrollo pretendemos fijar las bases de la aportación naval de ambas Marinas: la peninsular, a la que va a pedírsele un esfuerzo imposible, y la criolla que pone en juego un valor añadido y heredado. De este proceso de maduración, parcialmente alentado por los gobiernos metropolitanos, surge a principios del siglo XIX ese deseo de liquidar el dominio colonial, para constituir, en las distintas provincias americanas, naciones independientes, que aun en el dolor del parto, no podrán renunciar al sello de su estirpe.

II

LA EMANCIPACIÓN

Causas, filosofía y sentido hispánico

La emancipación política de Hispanoamérica se enmarca dentro de la primera ola descolonizadora del mundo moderno, y concurren en ella factores internos y externos generalmente comunes a todos los países que la integran, aun con sus peculiaridades y diferencias. Para el análisis de sus causas se han dado múltiples razonamientos y formulado distintas conjeturas, y sus factores concurrentes pueden ser enjuiciados desde distintas perspectivas. El principio rector de la conquista española en América fue el de la conversión y evangelización a la fe católica de los indígenas indianos, y todos los demás aspectos tuvieron que subordinarse a él. De aquí que la filosofía de la emancipación tenga un sentido y alcance muy diferentes a las de otras naciones.

Hay una coincidencia, casi general, en atribuir las causas de la emancipación americana a factores internos fraguados en la propia América, entre los que pueden citarse la corrupción de los sistemas administrativo y burocrático, la rivalidad hispano criolla —con la relegación de éstos a un segundo plano—, el régimen de servidumbre que gravitaba sobre el mundo indígena, el deseo de libertad propio del carácter español, la relajación de costumbres, las iniciativas de un liberalismo económico, la presencia de la Inquisición, la existencia de un ejército colonial, las enseñanzas universitarias y las restricciones de índole cultural, la labor de la masonería, las sociedades económicas y academias literarias, y la expulsión de los jesuitas... Junto a estos factores, pueden añadirse las causas externas, que proceden del exterior pero que se mezclan y confunden con las interiores, como son la re-

percusión del enciclopedismo y la Revolución Francesa, el influjo del liberalismo español, la independencia de Norteamérica, la crisis del Antiguo Régimen, la aparición de la revolución burguesa, los viajes científicos y la presencia de los criollos en Europa, junto a la expansión del liberalismo librecambista y fisiocrático, y la actuación de los jesuitas expulsados. Todas estas causas propiciarán la creación de un clima subversivo que se verá favorecido por la crisis hispana, y que conducirá ineludible y precozmente, a la independencia de los territorios españoles en América.

La conquista española de América tuvo por armas la espada y la cruz, pero aquélla subordinada a ésta por lo que misioneros y conquistadores, en origen, tuvieron las mismas intenciones. La figura del conquistador español puede responder a la idea de mitad monje mitad soldado, porque en unos y otros ha de basarse la conquista, que se caracterizará por su sentido profundamente cristiano. El español imprime en las tierras descubiertas su intención de asentamiento, su yo característico, dando a esta parte del mundo una fisonomía propia y diferenciada y realizando en ella una completa fusión de sangre, de raza, lengua e idiosincrasia, sólo posible dada la idea católica que determina la obra. Ello redundará en la aplicación de una política colonial muy diferente a las del tipo inglés o francés, basadas en otras ideas motrices, que dará origen a la formación de una sociedad educada con el mismo bagaje de conocimientos, intelecto y cultura que España, que en aquellos momentos vive un siglo de oro. Se asiste, en una palabra, a la prolongación espacial del alma española.

Este carácter religioso tiene su reflejo en una vida económica de tipo medieval, en la que, al no existir capitalismo, no se dará en una primera fase la explotación del hombre por el hombre, y se ofrece la imagen de una sociedad colonial cristiana que presupone o reclama una sociedad de alta cota de civilización humanística. Así, con el paso de los tiempos, el antiguo imperio colonial español en América, transformado en reinos gobernados a través de virreinatos, capitanías generales, audiencias e intendencias, había asumido un amplio proceso de desarrollo hasta constituir las provincias ultramarinas, florecientes emporios comerciales gobernados con las idénticas leyes y procedimientos de la metrópoli.

Parte del elemento indígena se mestizó incorporándose a la civilización de los colonizadores y el que se había mantenido en su pureza

fue, poco a poco, incorporándose a las normas dictadas por los españoles.

¿Cuánto tiempo hubiese podido permanecer en este *status*? Es difícil predecirlo, pero, evidentemente, sucesos trascendentales de la historia del mundo vendrán a influir directamente en el nacimiento de una nueva actitud, por lo que quizá, en un orden esencial de prioridades, haya que destacar, primero a la Revolución Francesa y sus secuelas, que significan el fin de las estructuras del Antiguo Régimen y cuyos planteamientos despiertan en los todavía españoles de América una conciencia de libertad irreprimible. Influirá también en esta mentalidad aperturista el ejemplo de la independencia de las colonias inglesas en América del Norte, con el nacimiento de los Estados Unidos, a la que gobernantes españoles, con escasa visión de futuro —salvo la agudeza política del conde de Aranda— contribuyeron con su ayuda, pensando más en el daño que podía hacerse a Inglaterra, que en las consecuencias negativas que podían suponer para España si, como más tarde ocurrió, cundía el ejemplo en sus provincias americanas. Los remedios de última hora, aplicados tarde y mal, pocos beneficios podían aportar, aunque fuese plausible la fundación en Buenos Aires, en 1794, del Consulado de Comercio, que posibilitaba una mayor proyección comercial del virreinato, la autorización para la expedición de Humboldt en compañía del naturalista Bonpland en viaje de estudios de 1797 a 1804, y el encargo, al geógrafo español Félix de Azara, de realizar el mapa de la región oriental de las posesiones españolas. Tales medidas y otras determinaciones de buena gestión no encontraban respuesta en el agitado estado de opinión que aspiraba a algo más que a simples reformas administrativas, y en el que los movimientos precursores, torpemente reprimidos, dejaban ya sentir una influencia considerable. La reacción contra el fortalecimiento de las presiones mercantilistas, la actitud favorable de Inglaterra a la política de emancipación y la acción de la masonería —que tendrá después gran incremento durante el trienio liberal— serán causas a tener en cuenta en la incubación de los movimientos independentistas.

Corresponde a Inglaterra el mérito de la expansión colonialista de matiz totalmente diferente a la concepción española. El surgimiento del capitalismo en Europa está inseparablemente ligado a la formación de los dominios coloniales en América del Norte por Inglaterra durante el siglo XVII. Estas colonias fueron una de las fuentes de riqueza y pode-

río de la Gran Bretaña, que se convirtió en taller industrial del mundo y la reina de los mares. Cuando dichas colonias consiguieron la independencia política ante la diplomacia inglesa que había acumulado una gran experiencia del juego político, se planteó el problema de elaborar una nueva estrategia y una nueva táctica. Con las armas ya no se podían conservar los privilegios económicos y políticos en el hemisferio occidental, donde los vientos de la lucha libertadora estirpaban las raíces del yugo extranjero. Mantener las tropas coloniales era demasiada carga para el erario inglés y hacían falta métodos más flexibles y más baratos, y al propio tiempo eficaces, que ayudasen a mantener el poderío político. Nacieron los empréstitos y el comercio, este último convertido en ariete que quebró los principios del dominio español. Los ingleses, que habían proclamado la divisa del comercio libre, comenzaron a utilizar frecuentemente Hispanoamérica como mercado de venta de su producción. No es, pues, casual que Walter Rally, el heraldo del fortalecido capital inglés, dijera: «El que gobierne el comercio del mundo, gobernará sus riquezas».

La masonería jugó un importante papel en la emancipación de la América española, pero sus líneas de acción están siendo fuertemente controvertidas últimamente. Según los datos recogidos en el *Diccionario Enciclopédico de la Masonería* de Frau y Arus, se puede decir que, de hecho, la masonería se introdujo en Hispanoamérica bien entrado ya el siglo XIX (sólo en Venezuela se contrae a 1809 y en Chile a 1817). Por tanto la aparición de la masonería es, en la mayor parte de los casos, bastante posterior a la independencia, por lo que cabría preguntarse si la presencia de la masonería en Hispanoamérica es causa, o más bien consecuencia, de la independencia. Parece probado que la célebre logia *Lautaro* fundada en Buenos Aires y de la que formaron parte San Martín, Alvear, Zapiola, etc., no era una logia masónica, sino una sociedad secreta llamada Sociedad de Lautaro o Caballeros Racionales que estaba en relación con la Gran Reunión Americana, establecida por Miranda en Londres, y que tampoco era una logia masónica propiamente dicha (J. A. Ferrer Benimelli, *Las Cortes de Cádiz, América y la Masonería*).

Antes de la fragmentación política producida por las emancipaciones, es decir, a finales del siglo XVIII, la América hispana superaba en extensión, población y recursos a la España metropolitana. La colonización operaba como factor uniformador, puesto que sus efectos eran advertidos con tal profundidad que creaban una base común por en-

cima de las diversidades territoriales. De aquí la validez de la feliz expresión de Ortega cuando decía que el hombre hispanoamericano fue, desde los primeros momentos, un modo nuevo de ser español y que fueron los mismos conquistadores los primeros americanos, beneficiarios de esa constelación de reinos enlazados dinásticamente, que la España matriz formó de 1492 a 1713 con leyes paternalistas dictadas para las Indias y recopiladas en 1680. Es la España que, a la vez que descubre, puebla y civiliza, combate contra el protestantismo —del que salva a media Europa— contra el poder otomano, y se agota en tamaña diversificación de escenarios, lo que puede explicar los fallos en América. Desde 1713, bajo moldes de centralismo importado, prosigue su tarea en los reinos ultramarinos; pero con tal intensidad reformadora, que la emancipación va a producirse en la toma de conciencia del protagonismo histórico de la propia comunidad; concienciación manifestada en objetivos de carácter político, con la independencia en sí, y económicos, con la ruptura del pacto con la España metropolitana y reestructuración del comercio internacional. La América hispana hizo, ciertamente, al comienzo del siglo XIXI, una revolución liberal copiada de Europa, pero no supo sacar un provecho inmediato de la misma. A pesar de la variedad de los factores históricos, geográficos, ideológicos y económicos, ha podido trazarse en el contexto de sus conflictos y confrontaciones, más allá de las luchas liberadoras, una tipología aproximativa de su comportamiento político en función de la profundidad de los cambios estructurales que va a imponerles su revolución.

En el siglo XVIII criollos y mestizos, económicamente fuertes, pero subordinados en mando a la administración y gobierno peninsulares, tenían por escasas las reformas de la Ilustración. Habían visto cómo se independizaban los Estados Unidos y se perdía la flota española en Trafalgar —indispensable para el mantenimiento de la cobertura americana— y cómo ellos eran los que recuperaban Buenos Aires y Río de la Plata, rechazando a los ingleses. Deshecho el Estado metropolitano por la invasión napoleónica (bendecida por el trono desde Bayona, aunque esto se ignorase), no quisieron aguantar más (aparte excitaciones ajenas) y la emancipación se produjo desviada de su inicial trayectoria, pero acorde con la estrategia de sus caudillos. No obstante la ruptura total no se produce inevitablemente. La sugerencia del conde de Aranda y de Godoy de la formación de reinos americanos vinculados dinásticamente a España parece que estaban en el ánimo de los

libertadores, y hasta el propio Bolívar —de ideas netamente republicanas— pensó en ello a través de una anfictionía confederativa hispanoamericana, y después del famoso Congreso de Panamá (1826). Bolívar, único vidente de la época, intentó esquivar los males de la fragmentación con sus proyectos anfictiónicos, exteriorizados en la Conferencia de Panamá (1826) y enterrados en la Tacubaya. Después de casi dos siglos, los antiguos países hispánicos siguen luchando con problemas económicos y sociales que recuerdan algunos de los existentes en la época virreinal.

Si examinamos los documentos políticos, los actos de soberanía, las campañas de prensa y los argumentos diplomáticos que se suceden en España hacia 1810 veremos un cuadro complejo y heterogéneo de ideas políticas que entrañan un conflicto entre tradición y reformismo, definido lenta pero firmemente a favor de este último. Es la auténtica filosofía de la emancipación. El empuje de las corrientes que hacia las instituciones políticas del liberalismo moderno propició la coincidencia de aportes de variado signo: el prestigio del liberalismo inglés y francés de amplia caja de resonancia americana, el poder económico creciente de una burguesía que buscaba un enriquecimiento rápido sobre la base del comercio libre con Europa y los nacientes Estados Unidos, la difusión del racionalismo filosófico con la consiguiente decadencia del catolicismo filosófico..., muchos habrían de ser los elementos contribuyentes para que en la emancipación el clima intelectual de la América hispana mostrase sus verdaderas armas. La consolidación de las oligarquías en el poder, apoyadas por un notable desarrollo económico en la mayor parte de los países, y el hallazgo de una doctrina filosófica, social y política que actuase a manera de afirmación ideológica de una modernidad «ad hoc», porque ciertamente las *élites* provinciales criollas cortaban las jóvenes repúblicas a su propia medida y no aspiraron sino a establecer dentro de ellas un dominio oligárquico. Como dijo Martí lapidariamente: «Lo que Bolívar no hizo está todavía por hacer en América» [1].

[1] La competencia de las *élites* es un factor clave para comprender las últimas décadas del imperio español en América y los problemas del movimiento emancipador. La *élite* criolla trató de tener acceso al gobierno para obtener ventajas económicas personales. El cambio social no es un fenómeno exclusivamente moderno... Un importante estudio sobre esta problemática es el de J. L. Domingues, *¿Insurrección o lealtad? La desintegración del imperio español en América*, México, 1979.

Desde unas cotas de profundización, es evidente que el principio de la autodeterminación de los pueblos es un concepto moderno. Los territorios de la América española no lo conocieron, aunque bien habrían podido intuirlo al coincidir con sus aspiraciones de desvinculación metropolitana y elección del estatuto político, económico y cultural. Pero el anticolonialismo criollo de principios del siglo XIX se mueve en otras direcciones más primarias, y no estuvieron inmersos en las teorías jurídicas sobre si la legitimidad de la colonización puede ser discutida en nombre del derecho de los pueblos a disponer de ellos mismos. Diversas corrientes de opinión se habían manejado durante el siglo XIX y era preciso ascender hasta los orígenes de la aventura colonial, para poder determinar las corrientes de pensamiento que las favorecieron y las que la rechazaron plenamente. El proceso comienza en realidad poco después del descubrimiento de América y se prolonga hasta los días presentes. Los teóricos más brillantes de la época inicial tienen nombres españoles: Domingo de Soto, fray Antón de Montesinos, Luis de Molina, sin olvidar al propio Francisco de Vitoria. Feijóo, Argüelles, Flores Estrada, Blanco White y Rafael María de Labra serán los continuadores, y en algún caso correctores, más radicales de esta doctrina, porque toda la esencia del origen del anticolonialismo se produce desde una crisis de conciencia inicial, que fue en principio privada y definida por teólogos españoles, más tarde por los portavoces de la Ilustración y, por último, tras la crisis del pensamiento liberal y surgimiento del anticolonialismo de signo moderno.

Una actitud unánime de firmeza y fidelidad con la tradición jurídica española, acompañada por un impulso, no menos vigoroso, de querer solucionar el problema planteado por la crisis de autoridad, planteada por la ausencia de Fernando VII y la invasión de las tropas napoleónicas, mediante la aplicación de procedimientos políticos inspirados en los textos y modelos jurídicos más prestigiosos, podría haber sido un remedio eficaz contra la dispersión de no existir una conciencia arraigada de la idea independentista en los promotores e impulsores de la emancipación. En este aspecto, no obstante, los caudillos de la independencia americana ofrecen paradójicas contradicciones. De la subordinación, la disciplina y los hechos de armas brillantes en empresas hispánicas, pasan a la rebeldía, pero más tarde, nuevamente son los más firmes sustentadores de la autoridad. Fueron rebeldes contra un sistema que consideraban odioso, pero acabaron sintiendo

respeto y comprensión por aquella legitimidad, cuya validez habían puesto en duda. El rebelde se opone a la continuidad de la tradición, rompe esquemas seculares, y la propia memoria biográfica de sus vidas se impone a la de la nación que ayudan a crear. Todos habrán de comportarse y actuar a la manera de hombres carismáticos, destinados, a través de fuerzas innatas, a ejercer un serio dominio e influencia en las grandes masas. El pueblo mirará sus acciones en principio con recelo a toda innovación, de cuyos resultados duda; pero, más tarde, encontrará en ellas la encarnación de unas ideas que no ha acertado a exponer, y desde la gratitud creadora del hombre, el mito; el mito de poder sólo reservado a los fuertes que, aun con fracasos o frustraciones, caben coronar las cimas del triunfo.

Pero se mitifica en un sentido que no excluirá la desmitificación en otro, porque el mito es esencialmente histórico, y surgido en el seno de una sociedad ya definida cuya ideología y sentido emancipador pretende difundir la idea del héroe audaz, valiente, generoso. La cuantificación de la calidad será entonces exigencia de primera magnitud; de aquí que, durante el proceso de emancipación, las fuerzas políticas se constituyan históricamente incorporando nuevos grupos, cada uno con sus correspondientes tradiciones y sus correspondientes medios de acción; de modo que a través del tiempo su fisonomía se vuelva cada vez más compleja, en la que puede advertirse, sin embargo, en su composición, cierto grado de homogeneidad. Si la izquierda —por utilizar el término clásico— estaba compuesta por las burguesías urbanas, progresista y liberal, en la derecha —valga también el término— se integraba fundamentalmente la clase señorial, apoyada en las instituciones coloniales que representaban la concepción tradicional hispana y, además, en las clases populares, especialmente rurales, que desconfiaban de las burguesías urbanas y preferían el mantenimiento del orden paternalista tradicional. Esa derecha se oponía al cambio liberal que encarnaban los caudillos de la emancipación, que no podían ser llamados de izquierda ciertamente; pero en cada etapa de ese cambio surgía como una fuerza conservadora dentro del nuevo sistema, especialmente después de la independencia.

Todo ello nos lleva a colegir que el hecho sociológico de las independencias obtenidas, no fueron frutos de movimientos de masas populares salvo contadas excepciones. Nacieron en los medios mercantiles de las ciudades costeras —de aquí que el papel de la Marina sea

de mayor cuantía— a las cuales se agregaron los grandes terratenientes agrarios y, desde estos centros urbanos litorales del Atlántico meridional y del Caribe traspasaron los Andes y llegaron a las orillas del Pacífico, para retroceder después lentamente en la búsqueda de nuevas raíces y un mayor fortalecimiento en los puntos de partida. El estado de crisis de España, después de la guerra contra Napoleón, facilitó el que tomaran el mando en la América hispana los hijos de familias nacidas en los antiguos virreinatos y enriquecidas con las exportaciones a Europa de los productos de los latifundios. Esta clase social, de grandes hacendados y comerciantes, será raíz y origen de la llamada burguesía criolla, la que habrá de gravitar esencialmente todo el proceso emancipador, surgiendo a través de esta estratificación social inspiración y motivaciones en los jefes de los Ejércitos libertadores, saturados de empeños ilumísticos. En su aspecto político, tales empeños se entendieron como una creación de Estados, que ya no tenían como básicos los tres elementos constitutivos clásicos de territorio, pueblo y soberanía, sino como un Estado compacto y homogéneo cimentado sobre sus núcleos urbanos más organizados y compactos que era gradualmente la aportación de la referida burguesía criolla. Y aquella visión autoritaria de un Estado orientado por promociones iniciales de clases de notables consolidó la estructura de los nuevos Estados nacionales, los cuales sintieron la exigencia de ocupar nuevos territorios y nuevas poblaciones carentes de estructuras económicas completas.

Un hecho evidente de las independencias americanas, es que éstas no se producen en su origen como resistencia a lo español peninsular, aunque no pueda disimularse un rechazo instintivo hacia el alto funcionariado implantado en América. Las Juntas, nacidas de cabildos más o menos abiertos, pretenden salvaguardar los intereses del Rey y de la Corona en su forzado exilio, y sólo cuando Fernando VII, de regreso a Madrid, imponga su régimen absoluto, se manifestarán con dureza las reacciones contrarias. Las decisiones represivas adoptadas en la América española al producirse la restauración del Deseado no se diferenciaron, en su sentido estricto, de las incorporadas funcionalmente a la vida política de la España peninsular, que iban a deparar un dramático siglo XIX a todos los españoles, por lo que es evidente que cuando Fernando VII invalidó la obra de las Cortes de Cádiz, precipitó la separación como solución única y definitiva para los criollos. Con el restablecimiento del absolutismo fernandino en 1814, se reaviva la

lucha ya en un plano más amplio a sectores de población americana. La Segunda República se ha derrumbado (Venezuela), y entra en juego una segunda ola, la del pueblo llano, la de los pardos y la de los indios. Ya no son solamente criollos y españoles los contendientes en una lucha, que será ya sin cuartel, tras la proclamación de Bolívar de su famosa «guerra a muerte».

El resto del siglo XIX discurrió bajo el signo de los paulatinos intentos de adaptación de los criollos mismos a unos nuevos regímenes, basados en las hegemonías de unas reducidas clases burguesas locales de propietarios de haciendas, ranchos, estancias y plantaciones. Pero, en las grandes ciudades, los otros sectores burgueses convivían con la oligarquía y aceptaban el paralelismo de la existencia de dos sociedades distintas. Eran por tanto dos estamentos, uno de los cuales, el de más amplio corte popular, estaba en ocasiones muy distante de la política económica de la otra; y por aquello de que el comercio es riqueza, la riqueza poder y el poder es política, toda ésta ha de girar, tras la desvinculación colonial hispánica, sobre una motivación fríamente económica, ajena a las románticas sensibilidades que mantuvieron y conformaron la filosofía de la emancipación [2].

El sentido hispánico de la emancipación puede extraerse de Gil Munilla que, en su teoría sobre la misma, llega a la conclusión de que la tesis que permite explicar la independencia se basa, en líneas generales, en la existencia de tres supuestos: la conciencia de clase que unió a los burgueses y criollos americanos a partir de la época de Carlos III, que llevaba aneja la lucha por conseguir el reconocimiento de sus derechos; la conciencia de las posibilidades económicas de América como unidad o como unidades peculiares que adquieren los nativos; y la conciencia de poder cumplir mejor sus propias aspiraciones con la creación de un destino histórico que les permita romper los lazos con la Madre Patria, a la que consideran apartada de sus deberes más elementales desde que Carlos IV, olvidando la trayectoria que su padre le dejara señalada, se desvincula de sus aspiraciones más primordiales. Ahora bien, estos tres supuestos, que constituyen la raíz de la emancipación desde un

[2] Los países hispanoamericanos difieren entre sí y están muy lejos de mostrar idénticas modalidades en todos los aspectos de organización económica y social. Son notorias las diferencias de raza, costumbres, cultura, desarrollo, gobierno y lenguaje... (O. Waiss, *Del colonialismo a la revolución. Breve historia de la América Latina*, Madrid, 1975).

sentido hispánico, no eran tan fuertes ni tenían una aceptación tan general como para entenderlos válidos en todos los sectores estamentales. Las viejas doctrinas hispánicas —sin caer en la exageración de Marius Andrè que las supone como fuentes directas del independentismo y las nuevas enciclopedias —destacando el pacto roussoniano— brindarán una sólida base a los insurgentes; primero, presentados como conservadores de la lejana legitimidad; devenidos después en autonomistas, y declarados más tarde, sin reservas, independentistas. La guerra que seguió a ese momento fue, por tanto, una guerra civil en líneas generales que condujo a la emancipación sin descolonización, y en la que los criollos y mestizos de una y otra tendencia batallaban con el reducido apoyo de los peninsulares en uno y otro bando y el pasivo servicio de los indios y pardos, puesto que si se trastocó la jerarquía de valores ligada a la metrópoli, subsistieron las condiciones sociales y de la nueva concepción política, que habrían de acusarse en los posteriores conflictos tras las independencias.

Marius Andrè, en su obra *El fin del imperio español en América* niega que la revolución hispanoamericana sea hija de la Revolución Francesa, siendo por el contrario una reacción contra ésta. Sobre esta base presenta la emancipación como una guerra civil en la que existen dos bandos: de una parte los secesionistas, que son los españoles americanos que se defienden contra la invasión de las ideas enciclopedistas y de las innovaciones que llevan consigo en lo religioso y lo cultural, los que defendían al trono y la religión, y combatían por el sistema de ideas tradicionalistas bajo las que habían vivido sus antepasados; y, de otra parte, los que defendían la soberanía española, que son ilustrados, los penetrados de ideas enciclopedistas, los irreligiosos comidos de excepticismo. No puede, por tanto —según Andrè— sostenerse que la Revolución Francesa fuera la causa determinante de la emancipación de Hispanoamérica [3].

Y no podrá asimilarse este proceso si no se tiene en cuenta que cuando surgen los primeros chispazos (Caracas, Buenos Aires, Santa Fe y Quito, en los meses de abril y mayo de 1810), éstos se producen en medio de aclamaciones a Fernando VII y en rechazo de la ocupación francesa de la Península. El criollismo busca con ello satisfacer la vieja

[3] M. Andrè, *Le fin de l'empire espagnol d'América*, Sans, 1922.

ambición —por otra parte ni ilegítima ni desdeñable— de ocupar el sillón del virrey, de la Audiencia y de la Capitanía, sumando así a un poder económico consolidado, una innegable fuerza política. Es el caso típico de revolución burguesa con escaso trasfondo popular, y ello debe ser tenido muy en cuenta al estudiar las reacciones de algunos de los marinos que militaron en el bando realista. Las mayores complicaciones surgirán precisamente en los desconcertados y masivos movimientos de los curas-caudillos Hidalgo, Morelos y Mercado en México, movimientos —éstos sí— con raíces muy entroncadas entre el pueblo mestizo e indígena, y cuyas dolorosas secuelas habrán de sufrir directamente los marinos españoles. El capitán de navío don José Torres Navarro, fusilado en Jalapa, y el capitán de fragata don José Céspedes, ejecutado en Sitguaró, son dos ejemplos patentes de la ausencia de cuartel que ofrecían las tropas insurgentes. Ambos prefirieron morir a faltar el juramento de lealtad a su patria, y su recuerdo se perpetúa en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando.

La Marina, en su doble vertiente peninsular y americana, tendría que asumir y contemplar de cerca una serie de condicionantes propios de las guerras civiles. Es evidente que marinos peninsulares y criollos participaron en las guerras de emancipación en ambos bandos. Celestino Negrete, oficial de la Marina Real, fue destinado por el virrey de Nueva España a las campañas de tierra donde alcanzó el grado de brigadier y, aunque persiguió con saña a los insurgentes cuando Iturbide proclamó el Plan de Iguala, cambió de bando y fue, después de la caída el efímero Emperador, uno de los tres miembros encargados del poder ejecutivo en México, siendo el único peninsular que alcanzó la más alta magistratura del México independiente. En la Marina Real hicieron también sus primeras armas Blanco Encalada, José Prudencio Padilla y Ruiz Huidobro que, al decir del almirante Guillén, de no fallecer en Mendoza sería visto como uno de los padres de la Patria [4].

Pero el propio fenómeno del criollismo se desdobla en tres posturas según el grado de esperanza o de paciencia que mantienen: los independentistas que se lanzan a la sublevación inmediata, descorriendo precisamente el telón sobre un escenario que no siempre va a serles fa-

[4] J. F. Guillén, *Independencia de América: Índice de los papeles de Expediciones a Indias*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1953.

vorable; los autonomistas y evolucionistas, que aguardan el curso de los acontecimientos, entre los que se encuentran algunos diputados de las Cortes de Cádiz; y los plenos integristas (éstos irán siendo desplazados por los acontecimientos) cuyo régimen de privilegio tratan de mantener a toda costa, como fue el caso de la mayoría de la diputación americana en las Cortes de la ciudad gaditana.

La falta de visión política consumó situaciones irreversibles en América y estancó la postura española hasta fosilizarla, quebrando toda posibilidad de diálogo descolonizador. La reacción fernandina en su vuelta al trono —mala para españoles y americanos—, la sublevación de Riego al frente de las tropas destinadas a América y la llegada de los Cien Mil Hijos de San Luis acabaron desentendiendo a la metrópoli de las ofertas conciliadoras de Iturbide, Rivadavia y San Martín, que se mostraron propicios a sentar en los tronos mexicanos, rioplatenses y peruanos a infantes españoles e, incluso, al anciano Carlos IV. Convencidos, por tanto indecisos y moderados ante la actitud fernandina, de que el realismo carecía de poder negociador, se desequilibró la balanza, no sólo de poder sino de oportunidades, en contra de los que preconizaban soluciones negociadas.

En este entorno de indecisión (todavía entre 1810 y 1812 no hay conciencia absoluta de segregación), de imprevisiones y hasta de antagonismos contradictorios en el proceso histórico, va a desarrollarse la puesta en situación de la Marina en conflicto. Una Marina que en 1810 estaba en bancarrota y pleno desgaste, acusada por la lucha durante las guerras napoleónicas, primero en un bando y luego en otro. Podía haberse enorgullecido de sus treinta y dos navíos de línea, dieciocho fragatas, nueve corbetas, ventiún bergantines, once goletas y catorce o quince barcos menores; pero de todos, solamente seis o siete navíos, diez fragatas y el correspondiente número de embarcaciones menores estaban en condiciones de prestar algún servicio. España, que durante siglos había combatido con las principales potencias europeas y sus corsarios y piratas por los mares del Nuevo Mundo, y que aún disponía de buenas fortificaciones en puertos y costas de América, se iba a enfrentar a la propia inconsecuencia de su destino. Porque la Armada luchará en Hispanoamérica —y hay evidentes pruebas de ello— en un ambiente de incomprensión y de indiferencia —cuando no de mala voluntad— por parte de otros estamentos, cuyos posibles progresos dependían, en buena parte, de la participación naval. El antimarinismo

español del que hay un lamentable eco en muchos ensayos, no todos extranjeros, es mezcla de leyenda y mala fe; la centralización burocrática lejos del mar y la desatención de los problemas navales serán factores difícilmente superables. No hay incapacidad ni falta de vocación marinera, sino preterición, falta de continuidad naval y aun de programas, y una reacción negativa ante cualquier revés sufrido (y la emancipación americana es uno de ellos) con oscurecimiento de los valores navales. En este difícil juego de estrategias, la Marina española y sus antagonistas, las jóvenes Marinas de las nuevas naciones —ramas al fin de un trono de vieja estirpe tendrán una importante cuota de participación, en hechos y actitudes, que honran y enaltecen su paso por la Historia; pues, aunque no haya grandes batallas navales en el marco de la emancipación, los sucesos en el mar influirán, en no pocas ocasiones, directamente en las operaciones de tierra. Si la Marina española hubiese estado más capacitada en buques y pertrechos, el planteamiento de la estrategia bélica hubiese tenido que ser distinto. Cuando las expediciones navales pudieron realizarse con efectividad de medios —como fue la de Morillo—, las fuerzas realistas se vieron firmemente apoyadas en sus acciones militares. La sublevación de Riego en 1820 frustró lo que hubiera podido ser un espaldarazo definitivo.

Los movimientos precursores: las implicaciones navales de la expedición Miranda

Es difícil, aún en nuestros días, cuando se habla de la conquista y colonización de América por los españoles, encontrar una ponderada objetividad entre la leyenda negra antiespañola y la leyenda rosa que no quiere ver errores donde indudablemente los hubo. Según Liévano Aguirre, desde los comienzos del dominio español del Nuevo Mundo, surge un pronunciado antagonismo entre los poseedores de la tierra y los desposeídos de la misma, pero ese antagonismo no se manifestó durante los tres siglos de vasallaje americano, sino que estalló violentamente cuando la guerra de emancipación y se ha venido continuando como categoría histórica inalterable. Los movimientos y levantamientos de índole social que desde el siglo XVII fueron brotando en un amplio escenario que iba desde el sur del actual Perú hasta las áreas del norte y oeste de Bolivia, no pueden considerarse como movimien-

tos precursores de la independencia. Liévano Aguirre es duro en sus juicios:

> la oligarquía colonial —escribe— de latifundios propietarios de minas y comerciantes acaudalados oprimió y explotó a quienes todo lo habían perdido con la llegada de los conquistadores, así como oprimen y explotan aún a los descendientes de los expoliados, los herederos criollos de los señores de antaño.

Esto no es del todo cierto ni del todo justo, pero cae fuera de nuestro tema de estudio, sin embargo no hay que soslayar los méritos de las leyes de la Corona, increíblemente avanzadas para la época en que se dictan, ni la preocupación que por los indios tenían los monarcas españoles, materializada cuando entran en escena dominicos y jesuitas. Hubo, sin duda, funcionarios que buscaban su propio provecho y procuraban que no se obedeciesen o cumpliesen medidas difíciles para encomenderos o dueños de minas. No obstante, la función moderadora de los reyes españoles de la Casa de Austria, de sus visitadores, presidente y virreyes, habrá de contrastar con el despotismo ilustrado de la Casa de Borbón, cuya monarquía «dejó de representar la causa de los humildes» para convertirse en una máquina burocrática sin alma, empeñada en hacer del Nuevo Mundo una nueva factoría productora de utilidades para la metropolí. Ese día —y seguimos con Liévano— los pueblos se rebelaron y el viejo espíritu de justicia alumbró de optimismo y de fe los caminos que conducirían al glorioso movimiento de la independencia (es explicable la exaltación americana de un americano, aunque pueda parecer exagerada).

De todas formas y por las razones expuestas, no pueden llamarse propiamente movimientos precursores de la independencia, los disturbios de los comuneros en Paraguay entre 1720 y 1732, encabezados por Antequera y continuados por Mompó de Zayas, aunque se haya dicho que preconizan el futuro Paraguay independiente, pues, aunque en ellos alienta y vive un matiz social de rebeldía contra la aristocracia española y autoridades locales, los vínculos de unión con la Corona son todavía muy sólidos. Tampoco la rebelión indígena en el virreinato del Perú, acaudillada por Juan Santos Atajualpa que sólo agrupó a un puñado de indios levantiscos, será más significativa. Mayor relieve tendrá, sin embargo, la de José Gabriel Condocarqui que toma el

nombre de Tupac Amaruc en homenaje al último inca ajusticiado en el siglo XVI por el virrey Francisco de Toledo. Tampoco será una sublevación abierta contra el poder colonial, aunque sí una eclosión racial del odio del indio al blanco dominador y el empeño de acabar con las injusticias de los corregidores y los onerosos impuestos a los indios y la mita; pero sí pueden entenderse como movimientos precursores de un *status* cercano a la emancipación los de 1790 del doctor quiteño Eusebio Espejo y del colombiano Antonio Mariño, que mantuvo gran amistad con el virrey conde de Ezpeleta y del que consiguió el importante cargo de tesorero de Diezmos. A Mariño lo veremos más tarde junto con Miranda en abierta y frontal rebeldía contra las instituciones españolas.

En 1794 se fraguó en México una conspiración cuyo fin era ya francamente independentista. Juan Guerrero y sus principales cómplices, todos peninsulares, fueron ejecutados. El intento estaba condenado al fracaso, tanto por lo descabellado de los medios para realizarlo como por la escasa o nula influencia de quienes lo propiciaban. Un año más tarde se producirá la llamada conspiración de los machetes que tenía por objeto matar al virrey, expulsar a los españoles y proclamar la independencia.

En Venezuela, en 1799, Manuel Gual, militar retirado, y José María España conspiran contra la presencia española al frente de una conjura independentista, pero son delatados. Algunos encartados van a prisión y son ajusticiados; pero Gual consigue escapar y refugiarse en la isla de Trinidad, donde conecta con Francisco Miranda para apoyarle en una incursión a Venezuela con ayuda británica, y José María España se refugia en Curaçao. Pero también será apresado por procedimientos nada claros y ejecutado al llegar a Venezuela, mientras que Gual fallece en el exilio en 1800, quizá envenenado por agentes españoles.

Otros antecedentes directos, aunque aislados de estos primeros brotes independentistas, se pueden encontrar en Cuzco donde, a mediados de 1805, se produjo un intento revolucionario que fracasó, pero que pudo descubrirse que tenía ramificaciones en el Alto Perú. Tales movimientos, si bien sofocados de momento, iban preparando el ánimo para otros de mayores ambiciones y alcances, por lo que en el espíritu imperante y en la acción de los precursores, especialmente en Miranda, se provocaron ya desde comienzos del siglo XIX coincidentes con la crisis política de España. Y en este punto es obligado estudiar

la figura de Miranda, el precursor por antonomasia, el representante típico de un criollismo enriquecido, culto y fuertemente influido por el enciclopedismo, pero también de grandes dotes y virtudes militares, y avezados en las cosas de mar, pues no en balde su azarosa vida le obligó a embarcarse con frecuencia, e incluso a armar y decidir operaciones marineras en las que no le sonrió precisamente la fortuna [5].

Francisco Miranda había nacido en Caracas en 1750, estudiando en el seminario de Santa Rosa y en la Universidad de Caracas. En 1771 embarcó para España donde ingresó en el ejército como capitán de Infantería. Tomó parte en la defensa de Melilla y en 1780 se le destina a La Habana como ayudante del general Cajigal. Sirviendo a las armas españolas, participa en el sitio de Penzacola y es ascendido a teniente coronel; interviene también en la reconquista de las Bahamas, pero es acusado de contrabando, al mismo tiempo que la Inquisición le instruía proceso por lectura y tenencia de libros prohibidos. Sentenciado Miranda, logró escapar de La Habana y se refugió en Estados Unidos, donde ya manifiesta su idea de independencia de Hispanoamérica. En 1785 inicia un viaje ilustrado por Europa y llega hasta Rusia donde encuentra la protección de la emperatriz Catalina que, al parecer, lo distinguió con algo más que favores personales. Tres años más tarde está en Inglaterra, donde cultiva con acierto las relaciones públicas al más alto nivel, pues se entrevista varias veces con el primer ministro Pitt, al que pide apoyo para la independencia de las posesiones españolas en América y del que recibe ayuda económica; pero Pitt no quiso comprometerse en firme porque, aunque Inglaterra alentaba bajo cuerda las independencias, no le interesaba una confrontación directa con España por muchas ventajas económicas y comerciales que Miranda prometiese y estuviese dispuesto a conceder en el caso de una América independiente, de la que soñaba ser su máximo caudillo.

Pero el proyecto emancipador no pasa de vagas y difusas conversaciones y decide cambiar de aires. En 1792, en plena Revolución Francesa, marcha a París con cartas de recomendación a su alcance y

[5] Miranda, de joven oficial del Ejército español, participó en la defensa de Melilla, a la que llegó a bordo de una fragata que se vio obstaculizada por un fuerte temporal. Celebrado consejo de guerra para decidir si el buque continuaba en su navegación o regresaba a Málaga, Miranda es el único que vota por seguir camino hasta el puerto africano. Los prácticos, sin embargo, aconsejaron la vuelta a puerto.

el general Dumouriez lo incorpora a su ejército. Su vida en la Francia de los *sans coulottes* es también toda una peripecia. Fervoroso defensor de los girondinos, toma parte en numerosas batallas, y cuando llega el terror jacobino, es encarcelado y acusado por Robespierre de traidor. Consigue escapar y refugiarse de nuevo en Inglaterra, pero antes suscribe la llamada Declaración de París junto a José del Pozo y Manuel José de Salas (el peruano Olavide se negó a firmarla) por la que se autodeclaran Comisarios de la Junta de Diputados de las ciudades y provincias de la América meridional, siendo este documento el punto de partida oficial de su tarea subversiva contra España en pro de la independencia de la América española. De todas formas, la trayectoria americana de Miranda en su directa lucha contra el poder español tampoco será muy afortunada. General en Jefe y Dictador Supremo de los Ejércitos de la República Colombiana, ésta se diluirá tras la Capitulación de San Mateo. Sus mismos oficiales le traicionaron y lo entregaron a los españoles. Bolívar declararía más tarde que consideraba a Miranda como un traidor al haber capitulado ante Monteverde. El trasfondo es, sin embargo, mucho más oscuro.

En Inglaterra traza su plan de ataque que debía contar con el beneplácito inglés. Un desembarco en Coro en la costa norte de Venezuela, con no demasiados efectivos, ya que supone que una vez allí será secundado masivamente por los venezolanos «ansiosos de libertad», contando también con que los ingleses ataquen desde Trinidad con una escuadra compuesta por un navío, tres fragatas y dos bombardas. Con la ayuda de esta fuerza marítima inglesa la acción habría de extenderse hasta la provincia de Santa Fe, de la que espera una favorecida acogida independentista y aun ensancharse hasta Chagres, en el istmo de Panamá, y a la misma ciudad de Panamá «porque también sus gobernantes estaban por la causa emancipadora». En cuanto a Chile y Perú, Miranda estaba convencido que al saber de la expedición se unirían inmediatamente a ella.

El proyecto es tan ambicioso como descabellado, pues sólo tiene como bases las optimistas previsiones del caraqueño, y Pitt no se decide a darle su visto bueno. Miranda se desespera y solicita su pasaporte para marchar solo y unirse a sus conciudadanos, que lo esperan en Trinidad y Curaçao, para iniciar la invasión en marzo de 1804; un agente suyo, Pedro de Vargas, navega hacia Trinidad con instrucciones concretas, pero el acuerdo llega al fin con el almirante inglés sir Home

Francisco de Miranda: el precusor

Popham con el que conviene atacar por tres puntos distintos: por un lado Venezuela, Nueva Granada y Panamá; por otro Río de la Plata y, en tercer lugar, Chile al que atacaría una expedición procedente de Australia y la India. El plan agrada a Popham —del que pronto veremos sus andanzas— pero no acaba de convencer a su gobierno en negociaciones con Madrid, y Miranda cambia nuevamente de objetivos en la búsqueda de una mayor efectivdad. El 2 de septiembre de 1805 embarca en el velero *Polly* hacia Nueva York donde llega casi dos meses más tarde. Las noticias del desastroso combate de Trafalgar —que tanto habrá de influir en sus proyectos— no las conoce hasta su llegada a Estados Unidos. Pero la joven república norteamericana no colabora con Miranda en la dimensión prevista; no habrá ayuda oficial aunque sí de particulares, y no se le obstacularizarán legalmente sus preparativos. Estados Unidos, al que en modo alguno repugna la idea de Miranda, no quiere ir más allá de una colaboración oficiosa, ya que tras la cuestión de la Luisiana mantiene buenas relaciones con España. La eficaz labor del embajador español en Washington, marqués de Casa Irujo, fue un serio obstáculo para los manejos conspiradores de Miranda en Estados Unidos. Tras el procesamiento, por su colaboración con la expedición mirandiana, de William Smith y Samuel Ogden, no puede dudarse que las autoridades españolas se han tomado en serio los preparativos invasores de Miranda.

La obstinación de Miranda va a obtener por fin sus frutos, aunque éstos no alcancen el grado de madurez deseado por su sembrador. La promesa del gobierno inglés de que sus escuadras impedirán la presencia de barcos españoles o franceses en el mar de las Antillas, capaces de entorpecer su proyecto, le estimula y organiza desde Santo Domingo su expedición, en la que figura la corbeta *Leander* y las goletas *Bee* y *Bachus*, con tripulaciones generalmente anglo-americanas, movidas más por el ánimo del lucro o la aventura que por móviles de patriotismo. Esperaron inútilmente la llegada del *Emperor* que debía unírseles y se dieron a la vela en marzo de 1806. Francisco de Miranda se intitula Comandante General del Ejército Colombiano, y son un total de doscientos hombres los que van a bordo. El desembarco se proyecta en la bahía de Ocumare, cerca de Puerto Cabello; pero los españoles, bien informados, habían dispuesto de suficiente tiempo para enfrentarse a los invasores, y antes de que éstos puedan alcanzar las playas venezolanas, los guardacostas bergantines españoles *Argos* y *Celoso* acabaron con los ex-

pedicionarios. Miranda pudo ponerse a salvo con la *Leander*, pero las dos goletas fueron apresadas con cincuenta y siete tripulantes —considerados a efectos legales como filibusteros— y buena cantidad de armas y municiones. Los jefes y oficiales fueron ejecutados y el resto llevado prisionero a Puerto Cabello. Miranda pudo refugiarse en Barbados, donde el almirante jefe de la escuadra británica en las Antillas, almirante Alejandro Cochrane (al que vamos a ver a menudo en estas páginas) lo recibe afectuosamente y negocia con él el concurso de sus naves para otra nueva intentona. Los británicos, sin embargo, dejaron en mal lugar a Miranda, pues aprovecharon el momento de su ataque contra Venezuela para lanzar ellos otros contra el Sur. Miranda buscaba la independencia de Venezuela con apoyo de Gran Bretaña y este país invade Buenos Aires para apoderarse de la ciudad, contradiciendo sus conversaciones con el Precursor y dejando que se las arregle como pueda. Es significativa la declaración de John Edsall, uno de los apresados de la expedición Miranda frente a las costas de Ocumare, cuando declaraba ante los tribunales españoles que lo juzgaban en Puerto Cabello

> que había sido canallamente engañado y traicionado en la expedición, que nada había estado tan lejos de sus sentimientos como el dejar mi propio país para combatir en otro.

En virtud del compromiso, Miranda pudo hacerse a la mar en menos de cinco meses con una fuerza naval mucho mayor. Nada menos que con quince buques: la fragata *Idlly* como capitana, de 24 cañones y los *Leander* de 16, *Attentive* de 14, *Express* de 12 y *Provote* de 10; *Bull Dog* y *Mastiff*, cañoneras, de dos; y *Trimer* y *Comodoro Barry*, transportes con 500 hombres de desembarco. Las corbetas de guerra inglesas *Bacchante* y *Seine* protegían la navegación del convoy designado pomposamente como Armada y Ejército colombianos, pero en realidad disfraz inglés que no concordaba con el proyecto inicial de Miranda, aunque tenga que valerse de él.

Concentrada la escasa tropa española de la capitanía general de Venezuela en Puerto Cabello —a la que se unen milicias indígenas—, Caracas y La Guaira, Miranda y sus barcos fondearon en la ensenada de la Vela de Coro, pasando antes por la isla Margarita donde recibieron claras muestras de hostilidad. La corbeta *Bacchante* disparó contra el fuerte apoyando el desembarco de los expedicionarios en dos co-

lumnas que en principio se apoderaron de la población de Coro, lográndose así uno de los sueños mirandinos de ver izada la nueva bandera tricolor, pero los venezolanos no se unieron a los expedicionarios y rehechos los efectivos españoles con nuevos refuerzos indígenas, a los que poco impresionaron las prometedoras proclamas de Miranda, pasaron a la ofensiva y obligaron a los desembarcados a embarcar de nuevo con precipitación y desorden, abandonando pertrechos y municiones, y dejando más de un centenar de hombres entre heridos, muertos y prisioneros. Tras el conocimiento por Miranda del nuevo fracaso inglés en Buenos Aires se convence de que la conquista de la América hispana es un imposible y que no podrá llegarse a ella sino con una independencia de la que se considera precursor [6].

Miranda —a salvo de nuevo— se refugia en Trinidad donde obtuvo un frío recibimiento de las autoridades inglesas y, en cuanto pudo tomó de nuevo el camino de Londres para seguir en sus tareas conspiradoras. Lo volveremos a encontrar páginas adelante, pues su obstinación y tenacidad parece a prueba de bombas. Pero ha aprendido una lección de frustradas experiencias. Sabe que la conquista de la América hispana sólo es posible a través de la independencia y que las ideas se materializan cuando un hombre asume la responsabilidad de llevarlas a su realización [7].

Los ataques ingleses a Buenos Aires en 1806 y 1807 y sus enseñanzas

Con la creación del virreinato del Plata, en 1777, se agrupó en una gran unidad estratégica toda la vital región del corazón del continente sudamericano con una amplia salida al océano a través de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay. Con anterioridad, a mediados del siglo XVII —fechas ingratas para España en Europa—, ya el Río de la Plata había pasado a ser el *Talón de Aquiles* del Imperio español, y muy pronto su

[6] El parte del capitán general de Venezuela don Manuel de Guevara Vasconcelos se publicó en la *Gaceta de Madrid* de 28 de noviembre de 1806.

[7] Una interesante biografía de Miranda es la escrita por Antonio Egea y publicada dentro de la colección «Protagonistas de América» de *Historia 16* y *Quorum*. A pesar de su extremada brevedad, es un libro directo de muy conveniente utilización.

influencia y su importancia estratégica le otorgaron su mayoría de edad administrativa. Es entonces cuando la previsión política de don Juan de Garay y de su línea de fundaciones adquiere pleno sentido histórico, y los pueblos y tierras, dispersas y olvidadas en la inmensa soledad del territorio del Río de la Plata, recobran importancia decisiva. La unidad de estas tierras alcanza un sentido de plenitud estratégica en la concepción de Garay, desde Asunción hasta el Plata. Una especie de reconquista del mar para la tierra aislada. La apertura del continente hacia otras regiones con esa importante vía abierta hacia el corazón de América.

Pero esta puerta abierta al Atlántico que es Buenos Aires habría de servir a otros propósitos y alimentar otras ambiciones, sobre todo británicas, que pronto han de ponerse de manifiesto. La fundación de Montevideo, como necesidad estratégica de la conquista española frente al avance portugués en el lado oriental del Río de la Plata, origina una estructura de puertos sobre el interior de las líneas de despegue del avance español, que la independencia de estos territorios habría de entregar, en la plentitud de sus posibilidades, a sus pueblos. La independencia sella, de otra manera y en forma definitiva, el destino atlántico del Río de la Plata y su definitivo olvido —por un largo período— de su vocación americana.

Ni Portugal primero, ni el imperio brasileño que lo sustituyó políticamente, afianzaron su cabeza de puente en el Río de la Plata. La historia de la fundación de la colonia de Sacramento, y de sus cinco sucesivas reconquistas por obra de España, convencen a Portugal de la imposibilidad de mantener ese núcleo político en el río y lo convierten —por ese mismo motivo— en excelente pieza de recambio en el tablero diplomático de la estrategia española, pero fue una pieza que representó sacrificios, esfuerzos y heroicidades para la corona de los Borbones, aunque la voluntad española de no compartir dominios en las aguas del Plata se mantuvo y fue un importante legado para los pueblos independientes de ambas orillas.

Todo ello habría de tener sus implicaciones navales; tras el combate de Trafalgar en que, perdida la supremacía marítima y a remolque de Francia, España quedaba precariamente ligada a sus territorios de ultramar, lo que era una buena ocasión para Inglaterra de remachar su obra, ensanchando los dominios americanos a su costa. En 1806, el virreinato de La Plata está al mando de don Rafael Sobremonte, brigadier y marqués de su nombre, que no tiene más méritos que el de

ser un protegido de Godoy. La llegada a los puertos de Brasil, a principios de dicho año, de una escuadra inglesa con cinco mil hombres a bordo y cuyo destino se ignoraba, alarmó a las autoridades españolas que pusieron en aviso a Sobremonte de que Buenos Aires podría ser atacada por dicha flota. El virrey infravaloró la fuerza por su escaso número (que no era tanto) pero su jefe, el comodoro Home Popham que se había procurado información de las condiciones del virreinato y de la ineptitud de su regidor, la atacó en un rápido golpe de mano con sus cinco buques *Narcissus, Ecounter, Diadem, Reasonable* y *Diomedes* y con poco más de 1.600 soldados.

El virrey, que no había hecho caso de los avisos, pasó de la petulancia al pánico. El general inglés Bereford llevaba el mando del ataque que, ante la pasividad del virrey más preocupado de su vida, familia y efectos personales que de la defensa de la plaza, resultó un paseo, sobre todo en la primera parte del desembarco en Quilmes. Sobremonte —alejado en el interior— había dejado verbal al comandante de la plaza de Buenos Aires, en el sentido de que si podía defenderla lo hiciera y en el caso contrario la entregara. El brigadier José Ignacio de la Quintana, que tampoco estuvo a tono con su cargo y sus responsabilidades, hizo lo último previa capitulación que entendió razonable.

Lo primero que hizo Beresford al apoderarse de Buenos Aires, ciudad entonces de unos 55.000 habitantes y que había permanecido ajena a toda amenaza bélica, fue apoderarse de los fondos públicos con argucias y amenazas al cabildo; fondos que depositaron en la fragata *Narcissus* para su envío a Inglaterra, pero no en toda su cuantía, por lo que, como escribió el contralmirante Lobo, Beresford y Popham estuvieron a la misma altura que el número de corsarios y piratas compatriotas suyos, de los que tan tristes recuerdos había en las colonias hispanoamericanas [8].

La conducta y actitud del capitán de navío don Santiago Liniers, gobernador de Barragan, al producirse el desembarco, compensó con creces la desafortunada gestión del virrey Sobremonte. Liniers tenía una

[8] El contralmirante don Miguel Lobo y Malagamba, con diversos destinos en la América española, y que más tarde sería uno de los artífices de la brillante actuación de la Armada en la revolución cantonal, ha tratado este episodio de los desembarcos ingleses en Buenos Aires con un lujo de detalles y aportación documental que hacen su obra absolutamente indispensable para el conocimiento de estos hechos.

brillante hoja de servicios que avalaba de antemano los méritos de la empresa, en la que se vio ayudado por la colaboración, espontánea y entusiasta, de un importante criollo, don Juan Martín de Pueyrredon, y de un grupo de mil paisanos. Después de observar el movimiento de despliegue inglés, Liniers pasó a Montevideo, de cuyo apostadero marítimo era comandante el brigadier de la Armada don Pascual Ruiz Huidobro que preparaba la ofensiva, para el caso de que los británicos atacaran, con un cuerpo de 600 soldados veteranos y milicias disciplinadas. La Junta de Guerra designó a Liniers para el mando de la expedición y a otro marino distinguido, el capitán de fragata don Juan Gutiérrez de la Concha, para el mando de la escuadrilla, integrada por dos cañoneras, seis goletas o zumacas de tráfico de río de pequeño armamento y tres lanchas de aún menores efectivos. La expedición salió para la colonia de Sacramento donde habría de reunirse con los componentes terrestres. Además de Liniers y Concha, figuraban en la expedición los tenientes de navío don Juan Ángel de Michelena y don Joaquín Ruiz; los de fragata José de Córdoba, Cándido de la Sala y José Posadas, y los alféreces Benito Correa, Manuel de la Iglesia, Joaquín Toledo, José Miranda y Federico La Cos.

Llegada la expedición a la bahía de las Conchas, recibió el refuerzo del elemento civil de Pueyrredon, con el cual emprendió su avance sobre Buenos Aires. En el camino se le sumaba entusiasta la juventud criolla y la de los españoles residentes, compañeros de armas improvisados a los que su entusiasmo daba prestancia el ejército. Liniers desplegó ante el enemigo una inteligente estrategia y, simulando un ataque por una zona, lo realizó efectivamente por otra, desorientando al enemigo. Beresford, sin embargo, no contaba con buena instalación artillera y cubría las azoteas con excelentes tiradores. Fue preciso desembarcar dos cañones de las goletas y, al día siguiente, el combate se decidió en favor de los españoles, peninsulares y criollos, que lucharon hombro con hombro con decisión y audacia. La acción fue magnífica porque aniquiló al enemigo: 300 de sus hombres cayeron en la batalla y los otros 1.200 con Beresford al frente, quedaron prisioneros, además de capturar 35 cañones, 1.600 fusiles y todas las banderas y estandartes de los invasores, cuyos hombres se rindieron con honores de guerra por generosa concesión de Liniers.

Pero Beresford no pagó con la misma moneda; le sacó a Liniers un documento de la rendición con fecha atrasada —pues temía las reaccio-

nes de su gobierno— y se fugó quebrantando la palabra de honor empeñada. Popham, por su parte, bombardeó Montevideo y atacó Maldonado cuyo pueblo ocupó. La réplica se la daría también la Marina con la columna mandada por el teniente de fragata Abreu que murió en el encuentro. Sus fuerzas no pudieron hacer otra cosa que hostilizar a los invasores sin permitirles salir del pueblo, y así terminaría el año 1806, en el que España, en muchos campos de acción, tendría que paliar con el esfuerzo de sus hombres la penuria de sus medios.

La conquista de Buenos Aires y la aventura de Popham en Montevideo fueron recibidas jubilosamente en Londres que de inmediato preparó tropas para reforzar a Beresford y ampliar a Uruguay (Montevideo) y Chile (Santiago) sus acciones piráticas; pero la reconquista bonaerense le obligó a variar los planes. Se organizaron entonces dos poderosas expediciones navales con más de 90 transportes custodiados por 30 naves de guerra y un total de 12.000 hombres. Una de ellas al mando del brigadier Sir Samuel Auchmuty y la otra por el de su misma clase Clavford. Buenos Aires y Chile eran sus destinos con el objeto de enlazar por tierra. Navegando recibieron las noticias de la humillante derrota de Beresford que fue como un jarro de agua fría para las ambiciones británicas. El almirante Starlong fue designado para relevar a Popham, y se obtuvo el refuerzo del almirante Murray y del teniente general Sir John Whitelocke con un Ejército de 15.000 hombres. Auchmuty llegó a Maldonado en los primeros días de 1807, evacuó la población y siguió río arriba hasta Montevideo, a cuyo gobernador coaccionó a la rendición. El famoso Sobremonte estaba en la ciudad y —según Fernández Duro— estorbó todo lo que pudo al gobernador Huidobro durante la defensa. El enemigo formalizó el sitio y bombardeó Montevideo; pero Buenos Aires acudió en su socorro, primero con el brigadier Arce y la colaboración del marino Michelena, y después con Liniers y Gutiérrez de la Concha con una columna de 1.500 soldados, tras penosa travesía del Plata. Auchmuty ofreció la capitulación que no fue aceptada y los ingleses asaltaron Montevideo haciéndose dueños de la ciudad, que tomaron al arma blanca. Más de ochocientas fueron las bajas españolas entre muertos y heridos, quedando seiscientos prisioneros con el gobernador Huidobro y el brigadier Arce. Los ingleses se preparaban para pasar a la banda opuesta del Plata con fuertes efectivos, eligiendo la ensenada de Barragán como fondeadero de transportes y base de operaciones. Allí desembarcó Whitelocke y tuvo

enfrente, de nuevo, a Liniers que, esta vez, resolvió combatir en campo abierto con los ingleses que habían desembarcado a unos cincuenta kilómetros de Buenos Aires. La suerte parecía también aliada de los invasores, con tropas más veteranas y fogueadas frente a la bisoñez de las atacantes, pero Whitelocke era un general mediocre que no pudo o no supo sacar partido de la situación. Auchmuty atacó a Buenos Aires desde otra posición, la que defendía Gutiérrez de la Concha que tuvo que rendirse haciendo clavar sus cañones. Crawford entró también en la ciudad por el centro sin encontrar demasiada resistencia en principio. Fue otra de las buenas disposiciones de Liniers que los dejó avanzar hasta el centro de las calles de donde surgieron tiradores de todas partes. Los invasores no pudieron resistir y Crawford se refugió en el convento de Santo Domingo. Liniers le invitó a rendirse sin que aceptara en principio; pero imposibilitado de obtener un mejor resultado, entregó su espada al coronel Elío. El balance de la lucha volvía a significar la derrota de los invasores y el triunfo de las fuerzas criollas y españolas.

Liniers y Whitelocke negociaron las condiciones de la rendición; pero los ingleses utilizaron toda clase de evasivas durante un tiempo de seis meses, en los que supieron sacar partido de las circunstancias. La capitulación se redactó, por fin, entre Liniers y el mayor general Lewison Groven. En agosto de 1807 se retiraron los británicos, y Montevideo y Buenos Aires volvieron al dominio español. Liniers, que tras la invasión había ascendido a brigadier, recibía ahora los entorchados de jefe de la primera escuadra y el nombramiento de virrey y capitán general de las provincias que tan bizarramente había sabido defender. También obtuvo un título de Castilla con el condado de Buenos Aires. Hubo ascensos para jefes y oficiales del Ejército, Armada y milicias, y al anterior virrey, Sobremonte, se le procesó y sometió a consejo de guerra; pero su larga dilación motivó que se le absolviese y se le devolviesen los bienes incautados. Es más, se le nombró mariscal de campo y consejero de Indias. Para Fernández Duro «la revisión queda encomendada a la Historia, que disiente en absoluto del tribunal que lo juzgó».

En cuanto a los ingleses, derrotados y humillados, tuvieron también sus sanciones. A Popham un consejo de guerra le condenó solamente a recomprensión; pero la decisión con respecto a Whitelocke fue mucho más severa; se le imponía la pérdida de empleo, declarán-

dosele incapaz e indigno de gozar empleo militar, de cualquier especie que sea, al servicio de su majestad. El propio Whitelocke exponía en Londres, tratando de justificar su conducta, que se encontró con una resistencia inesperada, porque cada habitante había convertido la azotea de su casa en una posición para cooperar con las tropas regulares argentinas en los combates callejeros, y textualmente proclamaba:

> No hay un solo ejemplo, me atrevo a decirlo, que pueda igualarse al presente en el cual —sin exageración— todo habitante (libre o esclavo) ha combatido con una tenacidad y resolución que no cabría esperar ni del entusiasmo religioso patrio ni del odio más inveterado e implacable.

Las expediciones navales inglesas a Buenos Aires de los años 1806 y 1807, y sus consiguientes ataques y rechazos, integran dos de las páginas más sombrías del Imperio británico. Ciertamente que fueron inspiradas por la tenaz actividad emancipadora del venezolano Miranda; pero Inglaterra, desleal con todos, se aprovechó de ese fermento emancipador, que tenía cercano el ejemplo de los Estados Unidos, para intentar apoderarse de algunas posesiones del Atlántico americano y quedarse con ellas.

Para los ingleses la experiencia resultó mala, ya se ha visto; para los criollos les mostró claramente sus fuerzas y adquirieron un sentido de identidad nacional. Bartolomé Mitre, en su *Historia de San Martín y de la emancipación americana*, puso el dedo en la llaga escribiendo:

> Cómo la gran victoria de Buenos Aires tuvo gran resonancia en el mundo y, sobre todo, en el corazón de los americanos a quienes dio la conciencia de una fuerza que ellos mismos ignoraban. Esta propaganda respondió a un nuevo sentimiento de nacionalidad que empezaba a formarse.

Y cuando se toma el gusto al poder es muy difícil hacer dejación del mismo. Martín de Alzaga, Pueyrredon, Saavedra, etc., gustaron las mieles de una victoria trabajada con tanto esfuerzo como el de los españoles peninsulares, y sus éxitos, aunque favorables para España, de un modo inmediato evidenciaron a los porteños el alcance de sus fuerzas y el partido que de ellas podrían sacar y que, a la larga, habrían de

Santiago Liniers, virrey de Buenos Aires

emplear contra España. Como ha escrito Fernández Arlaud en su *Historia argentina:*

> los cuerpos militares serán un factor de poder y un centro de presión que guiará los hechos políticos y los acontecimientos históricos a partir del cabildo abierto de mayo de 1810. La organización militar que salvó a la Argentina de ser colonia inglesa, sirvió, al mismo tiempo, para la preparación de la independencia casi inmediata.

Los ataques ingleses a Buenos Aires y el peligro que ello comportó, hicieron comprender a Godoy que era necesario llegar a una paz con Inglaterra para no verse constreñido a nuevas amenazas, así como para mantener los dominios españoles en América se precisaba sacar a la Armada de la postración en que había caído después de Trafalgar. Con su nombramiento de almirante general, concedido con ingenuidad por Carlos IV, pensaba enderezar muchos entuertos y, aunque creó un Consejo del Almirantazgo integrado por famosos marinos como Álava, Escaño y Salcedo, que fueron muy bien recibidos por sus compañeros de la Armada, la falta de popularidad del favorito era cada vez más acusada pero, en realidad, su visión respecto al problema americano, después de la independencia de los Estados Unidos, fue clara y acertada. Lo malo es que no contó con suficientes mimbres para confeccionar el cesto.

El Ejército francés entra en España en 1807 camino de Portugal, pero con intención igualmente de apoderarse de toda la Península. Una indiscreción de Junot desde Lisboa, poniendo todo Portugal bajo el dominio de Napoleón, puso de relieve la estratagema. Pero ya era tarde para dar marcha atrás. A pesar de todo, la Marina intentará seguir manteniendo el contacto con América, elemento vital; pero carecerá de medios para hacerlo, porque Napoleón exige que la escuadra española del almirante Valdés se le incorpore en Tolón. No dará tiempo al cumplimiento de esta orden que, por otra parte, Valdés se muestra reacio a acatar. Los acontecimientos de mayo de 1808 imponen otros condicionantes que corresponden también a otro capítulo de nuestra Historia [9].

[9] La abdicación de Fernando VII, las derrotas de los Ejércitos españoles en la Península, el desprestigio de la Junta Central —en suma la quiebra de la autoridad españo-

El impacto americano de la Guerra Española de la Independencia: su repercusión y alcance

Fueron las crisis de la metrópoli las que promovieron en el continente americano las actividades desestabilizadoras que debían conducir a la independencia. La emancipación, que tiene su comienzo en 1806, acusa en su origen el impacto de la invasión de España por las tropas napoleónicas, y es Francia la que, sin proponérselo, concede vía libre a la desintegración del imperio español en la América continental. Cuando Napoleón obligó a Fernando VII a abdicar, sentó sobre el trono a su propio hermano José e invadió el país con sus tropas; creó una situación verdaderamente insólita desde cualquier soporte jurídico. En España el *pueblo* se negó a reconocer al usurpador y *organizó Juntas revolucionarias*, que dirigieran la lucha por la independencia y gobernaran en nombre del monarca destronado; pero, en los dominios ultramarinos, el caso se presentaba más complejo. El sentir popular, que hizo de fuerza motriz para los levantamientos, se basaba en que habiendo recibido los altos funcionarios españoles (virreyes, capitanes generales, etc.) sus nombramientos de un rey que ya no reinaba, no les asistía ningún derecho legítimo a seguir ocupando sus puestos. Prefirieron acudir también a la creación de Juntas que gobernaran en nombre de Fernado VII y, más tarde, de la Regencia establecida como suprema autoridad en España.

No era difícil prever el resultado de una situación tan paradójica como ésta. El choque y el conflicto con los funcionarios españoles que no se avenían a resignar sus poderes, fue inevitable y otro tanto acaecía con la política a seguir con las masas populares, a quienes pudiera no agradar el régimen que se les imponía o alarmar las tendencias que dicho régimen inspiraba. El ejercicio de una autonomía práctica, con la aristocracia criolla puesta al frente del movimiento independentista, sólo podía conducir a la sublevación, sobre todo cuando Fernando VII, repuesto en el trono, se reveló en su auténtica incapacidad para aprender u olvidar algo. Cuando el Gobierno español se da cuenta de que en América existe una conciencia revolucionaria será demasiado tarde

la— van a dejar a los españoles en América desorientados. Comentando esta coyuntura, son muchos los que afirman que no fueron los americanos los que se levantaron contra España, sino que fue España la que dejó América (*Nueva Historia de España: La España de Fernando VII*, Madrid, 1982).

y, a partir de entonces, de la rebelión por la libertad a la revolución por la independencia sólo mediaba un paso.

El impacto que acusa y recibe la América hispana ante la Guerra de la Independencia peninsular, puede contemplarse desde el triple enfoque español, americano y europeo. Con respecto al primero, fue una lucha abierta entre españoles del Nuevo Mundo y el Gobierno del Viejo, que enfrentó a dos grupos mantenedores de dos órdenes de ideas diferentes, más acusadamente advertible durante el trienio liberal de 1820 a 1823, y que ventilaron sus diferencias en escenarios ultramarinos. Para Hispanoamérica fue una guerra civil entre quienes deseaban mantener el régimen existente y aquellos que se proponían su abolición, por lo que, para lograr la independencia, era necesario vencer la resistencia realista y la pasividad de los neutrales, que eran mucho más numerosos que los movidos por las *élites* criollas o los profesionales del Ejército español. Apenas un tercio de la población se interesa, en principio, por la lucha y, siendo las clases dominantes generalmente hostiles o indiferentes y la gran masa de indios, mestizos y pardos, neutrales o inclinados en favor del gobierno de la metrópoli, eran escasas las probabilidades de triunfo. El enfoque europeo se manifiesta cuando, agotadas las fuerzas de España e imposibilitadas las naciones europeas de la Santa Alianza a intervenir en su favor, los hasta entonces enemigos o indiferentes de la causa independentista le prestaron su apoyo y, al final, decidieron la victoria.

Sin embargo, no puede honradamente negarse la sinceridad de la multitud de mestizos, zambos, negros y criollos que, en el verano de 1808, recorren las calles de las ciudades sudamericanas gritando ¡Viva Fernando VII! y ¡Abajo el rey intruso!; pero los propios virreyes, representantes del vitoreado, miraban con recelo y desconfianza estas manifestaciones y, en lugar de ponerse al frente de ellas, las rechazaban. A aquellos virreyes, creados a imagen y semejanza de los Borbones del Antiguo Régimen que los habían entronizado, les faltó iniciativa y sentido del oportunismo político y, o huían como había hecho Sobremonte en La Plata, o permanecían hostiles, oponiéndose a la voluntad de sus súbditos, de quienes terminaban siendo prisioneros o depuestos. La peor batalla perdida por el Rey en América fue la de la popularidad, y de ello habrán de aprovecharse las nuevas *élites*.

Aunque parezca paradójico —y la historia de la emancipación de la América hispana está llena de ellas— la independencia ultramarina

surge de los que abrazan y defienden la causa de la independencia española en su lucha contra Napoleón: «éste los ha arrojado en brazos de España». La alternativa criolla en esos momentos no pasaba ni por los franceses ni por los ingleses. La independencia de América se inicia en una institución de vieja raigambre tradicional, los cabildos y los municipios, de los que surgen las Juntas en paralelismo con las españolas, que se multiplican y proliferan por toda la geografía hispanoamericana. Aunque el pueblo se reuniese para votar fidelidad a España, lo importante es que se votaba. Y así se introdujo, en los dominios españoles de América, la primera práctica de soberanía popular del siglo XIX, soberanía que ya estaba prevista, en cierto modo, en las Leyes de Indias; pero que siglos más tarde en momentos de desconcierto y confusión, se manifestaría de modo brusco, total y tumultuoso, provocando una profunda conmoción histórica.

De 1808 a 1814 se forma la conciencia emancipadora y surge el movimiento separatista. De 1814 a 1819 se produce una reacción española de aparente restablecimiento de la normalidad, pero que termina en la auténtica proclamación de la independencia. De 1819 a 1824 se desarrolla el conflicto bélico que dará paso al nacimiento de nuevas nacionalidades, caracterizadas por la tendencia a polarizar la política en torno a personas y no a instituciones, que se enzarzan en luchas de banderías que evidencian lo inmaduro del movimiento. El problema de la emancipación radicará entonces en una mayor proliferación de guerras civiles, anticipadas o simultáneas con las que también se producirán en la Península, que primero enfrentan a dos bandos americanos, partidarios unos de la continuación del régimen español, y otros que quieran la independencia con Fernando VII, o uno de sus familiares por rey, o más directamente, la instauración de un régimen republicano. En una segunda fase, y conseguidas las independencias, la guerra civil se planteará entre unionistas o federalistas.

Con España ocupada por tropas francesas, todos los dominios americanos juraron lealtad a las Juntas. El Cabildo de Santiago lo hizo al rey Fernando VII el 25 de septiembre de 1808 y acto seguido, cabildo, gobernador y audiencia reconocieron la soberanía de la Junta Suprema. El Cabildo de Caracas proclamó su lealtad todavía antes (26 de julio) y también lo hizo La Habana. Jurar lealtad al Rey era empresa fácil; lo difícil era establecer quién o qué organismo gobernaría en su nombre, pero en las Juntas ya granaba la idea del separatismo, acrecentada

en el descontento que supuso, para los integrantes, la declaración de la Junta Central de España que igualaba en derechos a indios, mestizos y criollos, pero que limitaba el número de representantes americanos en las Cortes españolas a treinta y cuatro y se disponía a continuar la política de restricciones y monopolios tanto industriales como comerciales.

Las Juntas americanas carecían, en principio, de una política definida y vacilan dando paso a las rebeliones en campo abierto. Su papel en muchas ocasiones es el de un gobierno revolucionario, pero soberano y autónomo, que se arroga la función de organizar otros gobiernos locales, hablar al pueblo en nombre de la futura nación y deponer a virreyes y autoridades. La Regencia gaditana intentará arreglar algo las cosas, pero México había comenzado ya su ofensiva encarcelando al virrey Iturrigaray, y la Junta de Caracas optó por la separación de España en 1810. Un año más tarde, la Junta de Nueva Granada, constituida en Cartagena de Indias, declaraba su independencia, pero casi de inmediato, el Congreso Revolucionario de Bogotá decidió la separación de la provincia de todas las demás. El obligado despliegue español hasta Cádiz, ante el ímpetu de los Ejércitos napoleónicos, coincide ya con las desbordadas apetencias independentistas; Buenos Aires tomó también la iniciativa y la Junta revolucionaria fusiló a los defensores de la causa española incluido el virrey Liniers, que había sido el salvador de la ciudad un año antes. Los nuevos diputados de la naciente República venezolana se reunieron en cabildo el 5 de julio de 1811. Dejaron de llamarse «Junta conservadora de los derechos de Fernando VII» y declaraban solemnemente la independencia del país. En Quito, los criollos constituyeron una Junta Soberana, y en La Paz, capital de la futura Bolivia, levantaron bandera secesionista con ejecución de españoles que se mantuvieron firmes. La Junta revolucionaria, constituida en Paraguay, declaró su independencia en 1813, y en Uruguay los insurgentes, encabezados por José Gervasio Artigas, establecieron un estado independiente en 1814. En Chile, la Junta constituida hizo dimitir, en mayo de 1810, al presidente de la Audiencia en funciones de gobernador, Francisco G. Carrasco; instaurando la «Patria Vieja» leal a Fernando VII en principio, pero proclamadora de la independencia, que más tarde Bernardo O'Higgins restablecería definitivamente con ayuda de las tropas argentinas de San Martín. De esta manera y en este alcance, repercute en América hispana la Guerra Española de la Independencia; con la formación, en una fase inicial, de

Juntas similares a las constituidas en España y surgidas por la necesidad de remediar la crisis de autoridad, pero yendo mucho más lejos en sus decantados objetivos. Al igual que en España, tras la derrota de Napoleón, seguirá una reacción realista que, desde 1812 a 1816, intentará ahogar a la facción partidaria de la total secesión.

Los tres grandes centros desde los cuales la rebelión contra España se extendió a través de un amplio marco geográfico, radicaron dentro del perímetro de las actuales repúblicas de Venezuela —entonces capitanía general dependiente del virreinato de Nueva Granada—, Argentina —que formaba parte de la circunscripción del Río de la Plata— y México que capitaliza el virreinato de Nueva España. No es sorprendente a la hora de las valoraciones, si se tiene en cuenta que Venezuela era la patria de Francisco Miranda, el precursor, y de Simón Bolívar, el *Libertador* que tras conquistar la independencia de su país natal también se la proporcionó a Colombia, Ecuador y Bolivia contribuyendo, además, directamente a la libertad de Perú. En Argentina nació José de San Martín que emancipó Chile y propagó la guerra hasta Perú. En realidad, la historia de la lucha sustancial por la independencia de la América del Sur se incluye, ampliamente, en las biografías de estos tres caudillos; mientras que, por otra parte, México, superadas las luchas iniciales de raíz popular de Hidalgo y Morelos, contó con la habilidad de Iturbide para cancelar la dominación española en la región.

Fernando VII, a su regreso de Valençay y restablecido en sus prerrogativas de rey absoluto, intentó arreglar las cosas de América a su manera, es decir, empleando métodos represivos de gran dureza, y así pudo conseguir que, salvo en el Río de la Plata, quedase restablecido, aunque por breve tiempo, su regio poderío. En 1816 el movimiento separatista —y la Marina no fue ajena a ello— estaba totalmente controlado. En México, los realistas capitaneados por Iturbide derrotaron a Morelos y lo fusilaron en 1815. En América del Sur la defensa de los derechos de la Corona estuvo a cargo del virrey Abascal, que mantuvo en paz al virreinato del Perú y desde allí organizó y envió ejércitos contra los sublevados, los cuales a su vez combatían en duras luchas intestinas. El movimiento de Chile fue sofocado en 1815 después de la victoria de Concha Rayada un año antes, que puso fin al período llamado «Patria Vieja». En Nueva Granada los realistas se apoderan de Quito en 1814 y prepararon el éxito de la expedición Morillo, quien conquistó Cartagena en 1815 y Bogotá en 1816 (ya se entrará en de-

talles de todo ello). Mientras tanto, en Venezuela los realistas al mando de Boves habían puesto fin a la guerra a muerte y expulsado a Bolívar y sus partidarios del país, después de infringirles serias derrotas que hicieron cundir el desaliento en las filas de los mismos.

Pero Bolívar y San Martín precisamente van a asegurar la causa americana. En Argentina, a pesar de las luchas internas y de las derrotas en las fronteras, los patriotas desde la dimisión del virrey Hidalgo de Cisneros habían conseguido mantenerse en el poder y, en 1816, proclamaron la independencia del país. Al año siguiente, San Martín, de acuerdo con el Gobierno argentino y con el apoyo de O'Higgins emprendió una operación para liberar a Chile. Partiendo de Córdoba, traspasó los Andes y, tomando por sorpresa las escasas fuerzas españolas, las derrotó en Chacabuco. Esta batalla y la de Maipú (1818) hicieron efectiva la independencia de Chile. Alentado por esos éxitos, San Martín condujo su Ejército a Perú y entró en Lima, pero el Ejército español se mantuvo firme en la meseta boliviano-peruana. Bolívar por su parte consiguió formar un Gobierno en el Congreso de Angostura (1817) y desde allí emprendió sus grandes campañas de liberación. En 1819 cruzó también los Andes, derrotó a los realistas en Boyacá y tras la conquista de Bogotá dio la independencia a Colombia, de la que él mismo será Presidente. Dos años más tarde (1821) obtiene la victoria de Carabobo con la que logra Caracas y la independencia de Venezuela. El sueño de la Gran Colombia (Venezuela, Colombia y Ecuador) comienza a hacerse realidad.

Sólo faltaba reducir los núcleos españoles de Quito y Perú, en los que el virrey Abascal y sus sucesores Pezuela y La Serna opusieron fuerte resistencia. En la entrevista de Guayaquil (1822) Bolívar obtuvo de San Martín que le dejara el campo libre, luego su lugarteniente Sucre vencía en Pichincha y daba la independencia al Ecuador en el mismo año. Luego, ya en plena descomposición del último Ejército español en América, Bolívar obtenía nuevos laureles en Junin y Sucre cercaba y obtenía la rendición de los españoles en Ayacucho. La independencia de Hispanoamérica estaba consumada.

Veinticinco años bastaron para que se disgregase el inmenso imperio americano forjado en el siglo XVI. Los tradicionales lazos con la madre patria se habían debilitado por una serie de sucesos y de ideas, así en Europa como en el Nuevo Mundo. La coyuntura le fue totalmente desfavorable. Invadida y maltratada por el invasor, en lucha tenaz por

su supervivencia, sin Marina tras el combate de Trafalgar, sin posibilidad de enviar contingentes a América, donde la sublevación prende desde México al Magallanes ¿cómo puede sostenerse en una guerra fratricida, sin contar con fuertes apoyos dentro del continente en subversión? Sin embargo, no sólo se sostiene la guerra, sino que se llega a 1814 con la sensación de haber vencido. Como ha escrito Torrente

> tendrá que producirse el levantamiento de Riego que corta el suministro de hombres, tendrá que despreocuparse el gobierno español del problema americano, atento sólo a la complicada y nefasta política interior para que se produzca en América la unión entre caudillos y masas, se enfríe el ardor de los españolistas y triunfe el movimiento emancipador [10].

Pero en este movimiento, también la influencia del liberalismo español, sobre todo durante el trienio liberal (1820-1822), es muy acusada. La sublevación de las tropas españolas, que en esas fechas debían embarcar con rumbo al Plata para sofocar la revolución emancipadora, no fue un fenómeno aislado ni exclusivamente peninsular sino el resultado de una perseverante acción conjunta de liberales españoles y americanos. Riego y cuantos le siguieron en Cabezas de San Juan se levantaron de acuerdo con un plan al que no eran ajenos los argentinos Antonio Tomás García, Tomás de Lezica y Andrés Arguibel, residentes en Cádiz y agentes del gobierno de Buenos Aires. La finalidad de los sublevados era doble: suprimir el absolutismo en España como forma de gobierno, instaurando un régimen de libertad con la Constitución de Cádiz al frente, y cooperar al triunfo de la emancipación americana acaudillada por elementos liberales, con los que a través de personas autorizadas se mantenían en relación y conspiraban a la par. En documentos del director supremo Juan Martín de Pueyrredon se detallan las actividades de sus delegados en España y el fruto de las mismas. Arguibel, siguiendo instrucciones de su mentor, consiguió desquiciar al Ejército español destinado a Buenos Aires a las órdenes de La Bisbal en 1819; pero ello le obligó a exiliarse en Gibraltar y arruinar

[10] M. Torrente, *Historia de la Revolución Hispanoamericana.* Tres tomos, Madrid, 1829. Uno de los libros fundamentales de la primera hornada; falto de perspectiva, pero con aportaciones muy interesantes.

su hacienda. El general Tomás de Iriarte dice en sus memorias que los liberales españoles en 1820 le ayudaron; y gracias al liberalismo y a la hermandad de ideales que existía entre los hombres de España y los de Buenos Aires, la Argentina no tuvo la guerra en su propio suelo, pero es indudable que el liberalismo español había privado a la Marina de ultramar de unos buenos medios de ataque y defensa. Gracias a esta ayuda liberal, la revolución argentina fue el único movimiento emancipador que se mantuvo durante años sin agresiones externas, aunque sufrió graves contingencias internas, sublevaciones y anarquías, así como la incómoda presencia lusitana en su propio territorio oriental. Pero los puertos del Río de la Plata abiertos al comercio intercontinental compensarán de otras dificultades.

El sentido de las revoluciones de 1810 sigue siendo muy discutido y la moderna historiografía no se muestra de acuerdo en sus enfoques básicos. En el caso particular del alzamiento del Río de la Plata, hay autores que sostienen que fue un movimiento separatista desde sus comienzos, mientras que para otros se trata de una reacción en apoyo de Fernando VII y de fidelidad a la metrópoli, si bien las circunstancias posteriores transformaron la postura inicial y la condujeron a la definitiva ruptura. Pero, aunque quieran buscarse argumentos exculpatorios, es evidente que el grupo promotor de los movimientos insurreccionales de Caracas, México y Buenos Aires estaba convencido de que su postura concluiría en la independencia a despecho de todas las reformas parciales. El tiempo y las torpezas de los gobernantes peninsulares se encargarían de asegurar el propósito, empujando el movimiento en el sentido buscado por las corrientes separatistas.

En plena contienda española contra Napoleón, la equívoca conducción de la política metropolitana, en la que hay no poca tibieza y reserva por parte de la Junta Central primero, y de la Regencia y las Cortes de Cádiz después, ayudó a los rebeldes americanos en su causa, más incluso que el propio empeño que en ella ponían. Una falta de visión política en virreyes y capitanes generales, en suma errores y desaciertos propiciados quizás por las dificultades de comunicación entre los dos mundos, coadyuvó al desconcierto. La realidad es que las mismas Cortes de Cádiz, de las que tanto podía esperarse desde la orilla de los patriotas, no estuvieron a la altura de las circunstancias. Se pronunciaron primero con ingenua irresponsabilidad al decirle a los españoles americanos que sus destinos ya no dependían de ministros, virre-

yes o gobernantes, y que estaban en sus propias manos, y no supieron encauzar tan arriesgada declaración con el ejercicio de una acción conciliadora, intérprete de una voluntad de acercamiento, comprensión y acción inteligente en ultramar. Y así, en momentos en que la América hispana demandaba la presencia de hábiles diplomáticos, las Cortes enviaron como portadores de su política a individuos situados o inmersos en la vieja postura absolutista, que únicamente podían producir una violenta acción de rechazo. Éste fue el caso de Francisco Javier de Elío, enviado al virreinato del Río de la Plata en los momentos críticos cuando la insurrección tomaba cuerpo y la posición de sus dirigentes comenzaba a afirmarse en el terreno de las realizaciones concretas. Elío, que era lo suficientemente conocido por la Junta rioplatense como para aceptar disolverse y reconocerlo como virrey, se presentó sin otros recursos que el de la fuerza militar, sin la aplicación de las reformas políticas y económicas que América necesitaba y que los porteños habían comenzado por su cuenta. Y la Junta del Río de la Plata, que inició su revolución apoyada en las bases jurídicas que la propia doctrina tradicional le ofrecía, se negó a reconocerlo aduciendo que

> en todo caso representaba a otra Junta provincial de la Península, tan respetable y soberana, pero no más que ella.

La doctrina jurídica de la revolución de mayo fue correcta desde el punto de vista tradicional hispánico y fue defendida en el cabildo abierto de 1810 por el doctor Juan José Castelli en los siguientes términos:

> Que la América no dependía de España sino del monarca al que había jurado obediencia hacía poco tiempo, y en su ausencia (vacío de poder) caducaban todas las delegaciones. El *poder majestas* ha retrovertido al pueblo que es ahora el soberano en sustitución del que anteriormente ese pueblo había instituido y que ha caducado (por el vacío de poder) y por lo tanto han caducado también en sus poderes, los que lo ejercían en su nombre.

Tal argumentación fue recibida con el mayor entusiasmo y, como escribe Bartolomé Mitre en su historia de aquellos días,

> fue la palabra decisiva que condensó el gran debate, definiendo la situación y creando la fórmula política de la revolución de mayo, de la que (Castelli) fue el heraldo y elocuente expositor.

La concepción centralista siguió predominando y se impuso en las Cortes de Cádiz, tanto en lo referente a la política ultramarina como a la organización administrativa de la Península. La Constitución de 1812 no tuvo espíritu autonomista y ello incidió desfavorablemente en las expectativas de la América española. Las circunstancias influyeron, sin embargo, muy directamente en esta posición. El clamor público que impuso la convocatoria de Cortes, respondió a sentimientos visibles y favorables de la tendencia centralizadora. No podía ser menos. La presencia del invasor y la falta de dirigentes naturales acentuaron la necesidad de imprimir una fuerte unidad a la acción de toda España de pelear contra los franceses.

Y en cuanto a ultramar, quedaba expresada la misma posición al conservarse, aunque con carácter momentáneo, la división política y militar de los reinos americanos. Las tendencias autonomistas de los diputados de aquellas provincias, apoyadas por las de algunos diputados catalanes, no fueron tenidas en cuenta, aunque Argüelles había expresado con anterioridad su sentir de que las Cortes habían ofrecido a la Europa moderna el primer ejemplo de magnanimidad, al conceder voluntariamente para sus posesiones de ultramar el mismo sistema práctico de gobierno libre que establecía para sí, corriendo el riesgo de fiar sólo a la lealtad y la gratitud la unión y obediencia de provincias diferentes.

Triunfante la revolución de Riego, y bien a su pesar, Fernando VII tuvo que aceptar y declarar vigente la Constitución de 1812 convocando a Cortes ordinarias, según lo establecido en los artículos 104 y 106 de las mismas. Pero estas nuevas Cortes del Trienio Liberal, reincidieron en la falta de sensibilidad, no sólo porque reprodujeron algunos de los errores de los doceañistas, sino que mostraron su indiferencia ante el problema americano, y ésta habría de manifestarse ya en la primera legislatura, en la cual se impuso el silencio patrótico sobre la cuestión de ultramar, lo que perjudicó notoriamente a la política aplicada en dichos territorios, aunque la segunda legislatura rectificó en parte la actitud de la primera y los americanos lograron que se concediese una amnistía, aplicable a las provincias que estuvieron del todo o en parte pacificadas, y cuyos habitantes hubieran reconocido y jurado a la Constitución española; pero tal declaración —en opinión de Labra— no era la que América necesitaba, ya que las condiciones impuestas invalidaban su aceptación.

En enero de 1822 se reunieron las comisiones para estudiar asuntos ultramarinos y se dictaminó que el gobierno enviase delegados ante los gobiernos de América a fin de imponerse en las reclamaciones de las mismas. El dictamen sufrió algunas enmiendas, como las que se recomendaba el envío de fuerzas y auxilios a los países fieles, así como que se

> suprimiese la representación en Cortes de aquellas comarcas transatlánticas ya separadas de la Metrópoli, o que no reconocían de hecho la supremacía del gobierno español.

Haciendo bueno ese acuerdo (13 de febrero de 1822) la representación americana en las Cortes se vio sensiblemente disminuida, ya que sólo quedaron los diputados de La Habana, Puerto Rico y Filipinas, y no volvieron a ocuparse de la política ultramarina. Un postrer intento de negociación con representantes caracterizados y con plenos poderes en un punto neutral, cuando ya el régimen liberal tocaba a su fin, llegó demasiado tarde y además carecía de sentido a esas alturas de las circunstancias.

A pesar de los intentos y la adopción de medidas correctoras, el liberalismo gaditano fue, en buena parte, responsable de la pérdida de los territorios americanos. Para Labra no fueron las medidas liberales proclamadas por las Cortes de Cádiz, sino la insuficiencia de las mismas, la que provocó tal pérdida. La ambigüedad y el desacierto en las relaciones metrópoli-ultramar en sus diferentes etapas desde 1808 a 1814 y aun con posterioridad hasta 1820, serán factores directos de regresión. El grupo separatista, que a principios del siglo XIX estaba dispuesto a seguir el ejemplo de otras colonias y confiaba en el auxilio de los ingleses, era muy reducido y hubiese podido controlarse con relativa facilidad, ya que la gran mayoría, si bien descontenta con el régimen y administración peninsular, no se planteaban el supuesto de una separación de la Madre Patria.

Durante el Trienio Liberal, el frente realista carece de credibilidad y, abandonado a sus propias fuerzas, se desquebraja definitivamente. Las propuestas de solución, basadas en una federación de monarquías americanas no llegaron a cuajar por falta de medios para llevarlas a cabo y de interés por ambas partes. Y se llega al desenlace final que, por supuesto, será la declaración unilateral de independencia. La acep-

tación por España será tardía y se producirá normalmente a instancias de sus antiguas provincias ultramarinas.

El impacto americano de la Guerra Española de la Independencia tendrá por tanto una repercusión y unos alcances inusitados. La unidad política del mundo hispánico mantenida durante tres siglos saltará hecha pedazos a consecuencia de las guerras independentistas que ni desde España, con aplicación de medidas políticas, o desde la propia América, con el inevitable lenguaje de las armas, se logrará atajar. El sentido de las luchas emancipadoras ha sido, sin embargo, frecuentemente distorsionado, por lo que hay que insistir que no fueron guerras entre pueblos americanos sojuzgados contra españoles dominadores. La realidad, como es sabido, fue más compleja y profunda. Los territorios americanos se vinculaban a la Corona de España en régimen similar a los reinos peninsulares de Aragón, Cataluña, Castilla y Navarra. Formaban una auténtica comunidad en cuyo seno, al producirse una coyuntura especial —la invasión napoleónica— surgió una contienda entre hermanos y en la que españoles y americanos tomaron partido en uno y otro bando, no siempre con los mismos signos de identificación. Contienda civil fue por el factor inicial desencadenante, es decir, por la invasión de la Península Ibérica por Napoleón con el consiguiente vacío de poder en ambos lados del mar, producido al ser expulsado el monarca español. El historiador chileno Eyzaguirre, ha dejado constancia de que

> estallada la lucha, mientras los sublevados chilenos exaltaban en discursos y escritos a los héroes araucanos, los verdaderos descendientes de éstos se mantuvieron fieles a su rey y apoyaron con firmeza a las montoneras realistas.

En Chile —sigue afirmando— la independencia fue una guerra civil entre miembros de la familia española, y sería ridículo presentarla como una pugna entre conquistadores y conquistados. En Venezuela los famosos jinetes llaneros, lo más auténticamente popular, se alistaron con la bandera de España bajo el caudillaje de Boves, y en todas partes, la mayor parte de los ejércitos realistas, que lucharon con disciplina y entusiasmo, la integraron soldados y voluntarios nacidos en América.

Bajo estos condicionantes —de guerra civil entre españoles peninsulares y españoles americanos con circunstancial participación indíge-

na— va a contemplarse la acción y participación naval en los escenarios americanos, uno de los aspectos menos conocido y estudiado en el marco de las luchas emancipadoras. Acciones que van desde los bloqueos marítimos utilizados contra los autonomistas desde 1810, hasta las operaciones y combates navales, muchos de ellos determinantes de unos resultados cuya valoración no ha sido establecida en todo su rigor histórico. La escasez de fuerzas navales en la Península era notoria, pero se llevaron a cabo grandes esfuerzos para crear una Marina más competitiva en el virreinato de Perú, centro neurálgico de la resistencia hispánica. No ocurriría lo mismo con la Marina de la fachada atlántica de las Antillas y Costa Firme que adoleció de verdaderas penurias, salvadas por el ingente esfuerzo y patriotismo de sus hombres. En el pecado de no contarse con una marina fuerte, bien equipada y dotada, se arrastró la penitencia de la desaparición del poder marítimo español en las orillas del Atlántico y Pacífico americano. España poseía territorios ultramarinos situados a larguísima distancia de la metrópoli y también con un extensísimo litoral. Las dificultades de comunicación entre ambos mundos serán igualmente un elemento distorsionador. El desarrollo normal del comercio colonial y su protección contra frecuentes agresiones de las potencias extranjeras urgían la imperiosa necesidad de contar con una Marina eficiente, pero esto podía considerarse utópico en función de los factores externos que habían condicionado su situación. El retraso en la información de una a otra orilla repercute en la aplicación de la estrategia, la táctica o la logística a emplear. El conocimiento por los insurgentes del lamentable estado de la Armada española fue, sin duda, un buen impulso para proseguir en sus intentos emancipadores. Bien pronto, por esta escasez de fuerzas navales contrarias que imposibilitaba el ejercicio de una protección rápida y eficaz, habría de decidirles a plantear abiertamente la independencia, sin acudir a subterfugios disimulados, conscientes de que la metrópli se veía totalmente imposibilitada para suministrar armas y pertrechos en general —que tenían que llegar forzosamente por barcos— para imponer su dominio en los tres teatros de operaciones navales abiertos simultáneamente en México y Costa Firme, Río de la Plata y costa del Pacífico, y poco se hizo para remediarlo, porque ni sobró voluntad legislativa, ni fue reemplazada por una decisión operativa desde los poderes públicos.

Los procesos de la independencia de la América española fueron múltiples y siguieron trayectorias diferentes en tiempos distintos. La ac-

ción de la Marina ha de circunscribirse necesariamente al ajuste de esta dinámica. En principio, los dominios americanos se mantendrían fieles a una monarquía cuya autoridad no discutían, pero sí la de sus representantes en ausencia y cautividad del Rey. El fenómeno será complejo y en él se entrecruzan no una, sino varias independencias con causas múltiples y no fácilmente asimilables. Vayamos ya directamente al papel que las Marinas —peninsulares o americanas— tuvieron en cada una de ellas.

El soporte español de las guerras de América: la situación de la Marina

Analizado en lo que al comportamietno naval se refiere el período anterior a 1808 o de antecedentes inmediatos de las luchas emancipadoras, hay que centrar la atención, dentro ya del soporte español de las guerras de América, en dos etapas diferenciadas en un orden cronológico de diferente signo. La primera en el ámbito temporal cubre de 1808 a 1816, período de levantamientos y rebeldías en el que España consigue prácticamente reducir y someter los movimientos secesionistas en Nueva España, Venezuela, Nueva Granada, Chile y Quito, aunque subsista la independencia efectiva en Argentina, Uruguay y Paraguay, manteniéndose Perú como un firme reducto del realismo; y una segunda etapa, de 1816 a 1825, caracterizada por la firmeza del movimiento emancipador que le permite la consolidación definitiva de las independencias de la Gran Colombia, Venezuela, Ecuador, Chile, Perú y México. Es también el período de consagración de sus grandes caudillos (Bolívar, San Martín, Sucre y O'Higgins) junto a otros de menor dimensión, entre los que no hay que olvidar al sacrificado precursor Francisco de Miranda [11].

El escenario de la contienda será también muy diversificado. El marco atlántico o caribeño recogerá todo el quehacer de la Marina en las operaciones de Costa Firme, Nueva España y Río de la Plata; mientras que frente al inmenso litoral del Pacífico se desarrollarán las accio-

[11] De todos ellos se redacta una sucinta biografía en el censo de personajes de esta obra.

nes navales de Chile y Perú, así como las de las costas colombianas en este océano. Toda esta actividad se vería seriamente dificultada por la carencia de planes efectivos para llevarla a cabo, siendo en muchos casos la iniciativa personal la encargada de suplir las deficiencias orgánicas.

La panorámica general de la Marina española durante los veinte años que dura la guerra de América mostratá a las claras que no contaba con los medios materiales y humanos idóneos para desempeñar las funciones de protección y defensa de las costas americanas, así como para hacer frente con posibilidades de éxito en el esceneario naval a la insurgencia criolla, ya que del análisis minucioso de tales aspectos, se detrae que la Marina estaba huérfana de contenido y que el auxilio que los territorios ultramarinos pudieran recibir de la metrópoli a través de ella era mínimo. La batalla de Trafalgar es la que da el golpe de gracia al poder naval español, ya que la mayoría de sus buques fueron hundidos o quedaron inutilizados, pero el posterior enfrentamiento con Napoleón puso las cosas aún peores. En 1811 la Marina, que ha luchado primero en un bando y después en otro, está prácticamente consumida. Poco importa que los *Estados Generales de la Armada* hagan un inventario, tan optimista como falto de realismo, de los buques a disponer; la mayor parte de ellos necesitaban grandes reparaciones, pero una vez arribados a su destino quedaban nuevamente inutilizados. Estos *Estados Generales de la Armada*, confeccionados cada año, no reflejaban auténticamente la exacta panorámica naval, pues cuando se publicaban a veces quedaban ya fuera de actualidad por los nuevos acontecimientos producidos. Documentos de mayor fidelidad son los llamados *Estados de Fuerzas* que redactaban los comandantes de los apostaderos en América, y que dan el tono exacto de los recursos con que cuentan.

Pero si los buques estaban en tal lamentable estado, la situación del personal no era mejor, y era empresa difícil poder encontrar un capitán de navío que regentase un apostadero o un oficial que pudiese capitanear un navío, porque los más capacitados habían sido premiados por sus relevantes servicios con la licencia de abandonar la Armada para enrolarse en la Marina mercante y evitar que muriesen de hambre; y los que quedaban, cuando por casualidad llegaban a sus oídos los preparativos de una expedición a ultramar, acudían al capitán general a pedir, poco menos que como limosna, una pequeña cantidad a cuenta de las pagas en débito de siete y ocho meses atrás. Triste situación la de esa

Marina *poco y mal pagada* que iba a tener que enfrentarse a todo un proceso revolucionario de desmembración histórica. A pesar de ello, la Marina española cumplió con dignidad su papel de *hermano pobre* en estas guerras, en cuyo desarrollo y desenlace el mar tenía asignada una esencial función de protagonista.

Los astilleros, en un tiempo competidores con los mejores de Europa, estaban desmantelados y sus instalaciones inutilizadas; y aunque los de América presentan mejores perspectivas, la carencia de fondos en permanente lucha con las consignaciones, no permiten tampoco una mayor actividad, por lo que, con una Marina en tales condiciones, era poco menos que imposible su efectividad. Con los barcos metropolitanos reducidos prácticamente a *cascos a flote* y sus dotaciones muy precarias en número e instrucción, no podían esperarse brillantes resultados en las confrontaciones a flote; sin embargo fueron, a pesar de todo, mayores los logros que las frustaciones.

A mayor abundamiento, el abandono a que estaban sometidos los apostaderos en cuanto a presupuestos, desvío de fondos, y negativa de los intendentes del Ejército a facilitarles medios económicos, acarreaban como consecuencias inmediatas hambres endémicas, descontento general y deserciones continuadas. Tampoco la atención de las autoridades metropolitanas era mayor, ya que no se les asignaba cantidad presupuestaria en los presupuestos del Estado, lo que implicaba una total desidia y abandono del instrumento imprescindible, como era la Marina, para conservar las zonas costeras, reconquistar las perdidas, evitar los desembarcos y combatir a flote si las circunstancias lo imponían.

La Marina española no era, por tanto, lo suficientemente poderosa, en los años que hace frente a la emancipación americana, como para exigirle brillantes resultados. Su situación aproximada puede conocerse por los *Estados Generales de la Armada* de aquellos años en los que se intenta dar noticias concretas y exactas de los buques y personal de los distintos cuerpos, pero con una fiabilidad de datos a veces muy por debajo de su estimación real. Mayor verosimilitud darán los *Estados de Fuerza*, remitidos al ministerio por los comandantes de los apostaderos que los redactan *in situ* y cuya credibilidad está avalada por otros documentos.

El *Estado General de la Armada* de 1808 reseñó en la totalidad de los puertos metropolitanos y ultramarinos (América y Asia), la nada

despreciable cantidad de 181 buques de los considerados mayores, desde navíos que podían aportar de 60 a 106 cañones hasta goletas que llevaban de tres a cuatro. Estas cifras pueden llamar a engaño, la realidad era bien distinta. Muchos buques —hasta un total de 69— estaban desarmados y no se podía disponer de ellos con operatividad inmediata, y el resto se encontraba en condiciones deficientes a causa nada más de las penurias presupuestarias que impedían sus obras de carena y acondicionamiento. En 1812, en plena guerra contra Napoleón, aunque hay poca actividad naval, ya se cifraba la potencialidad de la flota española en un total de 78 embarcaciones, con lo que puede comprobarse que las bajas representan más de la mitad con respecto a 1808, lo cual es significativo. Pero los datos numéricos no reflejan fielmente la gravedad de la situación, que era realmente inadmisible para una nación de tan fuerte condición marinera. Merece la pena la descripción descarnada y elocuente: de los 26 navíos que consigna el *Estado General de la Armada*, tan sólo seis se encontraban armados, y el resto nunca más saldría a la mar. Las fragatas estaban en una proporción parecida: siete armadas y 13 varadas. Los 22 bergantines y 21 goletas no figuraban con especificación alguna sobre su estado, pero es de suponer que la mitad por lo menos estaría fuera de servicio. Por otra parte, cuatro bergantines y 11 goletas estaban dedicadas a correos por lo que no se podían utilizar operativamente.

Esta casi total inexistencia de fuerzas navales se pondrá de manifiesto en las operaciones de pacificación de Costa Firme en su primera fase, al menos hasta que llegada la expedición Morillo, cuyos buques, al mando del brigadier don Pascual Enrile, darían también mucho que hablar, pero que indiscutiblemente alivian la situación. El historiador inglés Humphreys subraya que si Morillo hubiese podido encontrar los barcos que necesitaba para transportar más armas y abastecimientos, la situación se hubiese inclinado sin reservas en favor de los expedicionarios españoles. Pero poco se hizo para lograrlo. Las disponibilidades de buques, en 1815, seguían siendo casi nulas aunque se hubiese trabajado con mayor ritmo en los astilleros de Cádiz con el fin de preparar la «gran expedición» cuyo destino público era Montevideo, pero que después se dirigió a Costa Firme. Cabía pensar que el número de barcos armados aumentaría ostensiblemente, pero no fue así. La cifra total era de 41 (dos navíos, ocho fragatas, diez bergantines y 12 goletas, de los cuales tres bergantines y cuatro goletas eran correos). Se compraron en Francia una

fragata y seis bergantines; y en 1818, en la cuesta abajo de los acontecimientos en América, surgió el escandaloso negocio de la compra de los navíos rusos, que si no hubiesen estado en juego las tristes circunstancias de la emancipación americana hubiese resultado cómico, por la picaresca que la operación comportaba. Tristán La Rosa, en un interesante y sugestivo libro *España contemporánea: siglo XIX* analiza cumplidamente los hechos. Los artífices de la operación fueron el embajador ruso Tatischieff y miembros influyentes de la camarilla del Rey como Ugarte y el aguador Chamorro. La operación constituyó el más escandaloso fraude, fiel reflejo de la inmoralidad que caracterizaba a la corrupta camarilla. ¡Y cómo estarían los barcos *negociados* que el propio Zar añadió por su cuenta y como regalo, algunas unidades no estipuladas!

Cuando la Armada se debatía entre el ser y el no ser se alzaron voces que no fueron oídas. Vázquez de Figueroa, ministro de Marina de Fernando VII, que conocía bien las costas americanas por haber navegado en aquellos mares, levantaba en 1816 el acta de defunción de la Marina cuando escribía:

> La Armada dispone de 21 cascos de navíos, 16 fragatas y algunos buques menores y digo cascos porque a duras penas se mantienen en el agua y carecen de aparejos y pertrechos.

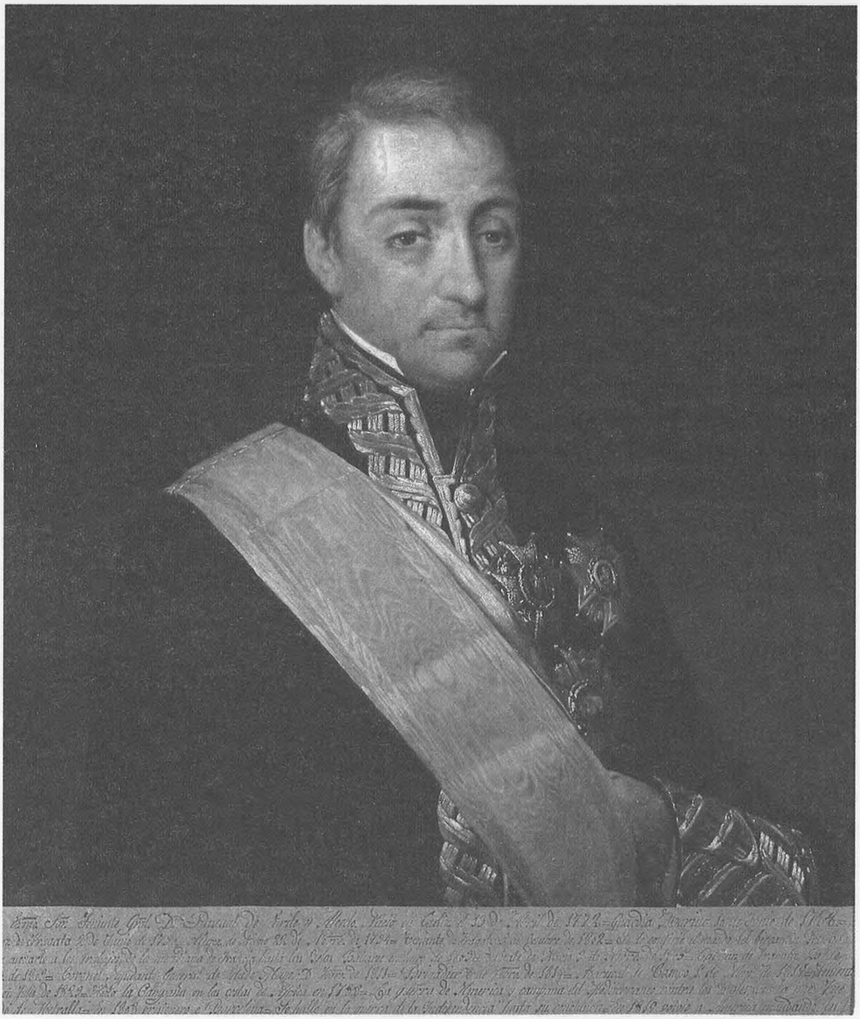
Y continuaba:

> Es preferible que los barcos no salgan a la mar, porque los comandantes y oficiales comprometen sus experiencias profesionales ante la nación, porque piensan que navegan en barcos en perfectas condiciones.

La denuncia, como tantas otras, no tuvo respuesta, y dos años más tarde, en 1818, con Valdés como director general de la Armada, se insistirá crudamente ante el ministro Salazar:

> La Armada no existe; sólo la memoria de lo que fue; de 70 navíos apenas queda uno en la lista porque necesitaban todos carenas, de forma que es lo mismo que hacerlos nuevos.

Entre todas las causas que se analizan para la comprensión de tan triste período —y aparte de las de índole político— destacan, sobre todo, la falta esencial de presupuestos; pues la Hacienda pública no estaba



Pascual Enrile, el marino de la expedición Morillo

en condiciones de atender y entregar los recursos mínimos necesarios para comenzar a reconstruir la Armada, dado que a la penuria de la hacienda propia, provinente de la reciente Guerra de la Independencia, se unía la falta absoluta de los caudales de América que no podían llegar a causa de las rebeliones de aquellos territorios.

Estas condiciones de penuria e inoperatividad en los buques dejaban a España muy alejada de la fuerza naval que, según Vázquez de Figueroa, se consideraba imprescindible «para conservar América y mantener el decoro nacional». Para cumplir esos fines incuestionables eran absolutamente necesarios 20 navíos, 30 fragatas, 16 corbetas, 25 goletas, seis urcas, seis místicos y 30 cañoneras, obuseras y balandras. Se pedía llana y sencillamente, el triple de los navíos y fragatas dados como útiles en 1819, año considerado falsamente como de recuperación, y el doble de las demás clases; y como escribe Pérez Turrado, aunque el ministro de Estado se identificó con las opiniones expuestas, las sugerencias anteriores no fueron tomadas en cuenta y la predicción se cumplió en poco tiempo. La América continental hispana se declaró independiente sin demasiada oposición de la metrópoli, y era absurdo pensar que pudiera haberla sin una Marina capaz de asegurar las comunicaciones marítimas.

Si los barcos construidos, mal comprados como los famosos rusos, o adquiridos a través de pintorescos procedimientos, no bastaban para lograr la recuperación del poder naval, el estado de los astilleros peninsulares o ultramarinos —desde donde se podría también haber operado la transformación— no era mejor. En teoría se disponían de los de Cádiz, Cartagena y Ferrol en la sede de los departamentos navales, más los de Mahón, Pasajes y Guarnizo, y allende los mares los de Manila, El Callao y La Habana, así como algunos menores, que en opinión de Vázquez de Figueroa podían competir con los más adelantados de Europa; pero para no ser la excepción de la regla sufrieron idénticas desatenciones y olvidos. Sin astilleros en condiciones no se podían reparar los buques ni construir otros nuevos, y la situación de total abandono en que se encontraban también fue descrita, muy gráficamente, por el incansable ministro:

> Ahora son unos páramos desiertos y ninguno está útil para realizar trabajos; todo aquel que no haya visto los departamentos, no podrá creer sin repugnancia el mal estado de todo cuanto tiene relación con la Marina.

El desmantelamiento se había efectuado a base de robos, fraudes, destrozos y saqueos, porque la marinería no tenía qué comer y la maestranza se veía obligada a ganarse la vida pescando (Fernández Duro).

Los barcos se compraban (de segunda mano), se embargaban o requisaban de las compañías mercantes o de particulares (con no pocas protestas de éstos), se alquilaban o incluso se habilitaban transformándolos más o menos acertadamente. Claro que todo esto tuvieron que sufrirlo también las jóvenes Marinas sudamericanas, en las que la ausencia de mandos capacitados (aunque no dejaran de tenerlos), obligó a la contratación de mercenarios y aventureros que no compartían idénticos fervores patrióticos.

Sin embargo, en Hacienda se estimaba que los gastos originados por la Marina eran excesivos y se había encargado al almirantazgo un informe sobre posibles reducciones de los mismos, colmando así el cúmulo de despropósitos. Las operaciones navales se verían por tanto afectadas tanto por la falta de dinero, como por la sobra de papeleo y burocracia para conseguirlo. Los presupuestos que le asignaba Hacienda eran claramente insuficientes; pero además nunca llegaron a completarse del todo, porque el Gobierno metropolitano se desentendió de los gastos de las Armadas ultramarinas. La guerra con América no impidió seguir considerando a ésta como fuente de ingresos para la Real Hacienda y los virreyes y gobernadores que tenían asignado el mantenimiento de los apostaderos e instalaciones navales preferían enviar a la Península el producto de sus escasas recaudaciones, y una vez ingresadas en las arcas reales, los caudales procedentes de América ya no revertían en los gastos de su pacificación.

En cuanto al personal, la oficialidad de la Armada disminuyó también sensiblemente desde 1808 a 1822; pero no a ritmo tan acelerado como los buques, lo cual produjo un patente desequilibrio entre personal y material. El problema tenía también otras facetas, como las de las dificultades para que los mandos de los buques fuesen desempeñados por los jefes más apropiados, y esta carencia de mandos repercutía, también negativamente, en el planteamiento de las operaciones navales. Gran parte de los marinos no gozaban de la salud suficiente para hacer frente a los duros embarcos de la época, con largas y penosas travesías desde la metrópoli a ultramar, y otro buen número se acogía a las restricciones hacendísticas que permitían el enrolamiento en buques particulares. Vázquez de Figueroa, una vez más, da la voz de alarma:

> Para librarnos de la miseria, se les premia por sus servicios con la licencia de embarque en buques particulares, corriendo el riesgo de carecer de ellos cuando hagan falta.

Esta carencia de oficiales se hará presente en momentos importantes como en el combate naval del lago Maracaibo, en el cual los comandantes de la escuadrilla destruida eran casi todos oficiales del Ejército. Las 635 bajas de oficiales producidas en la Armada en un período de quince años, es una cifra altamente significativa de una etapa en que no hay más conflicto bélico que el de la pacificación de las Américas.

Los problemas del personal de la Armada en los desdichados tiempos del *Deseado*, no terminaban con la falta de oficialidad. El problema de la marinería era aún más pavoroso. Los voluntarios no respondían a las órdenes de embarque y era preciso recurrir a las levas forzosas, realizadas en los buques mercantes y en los pescadores jóvenes, que usaban también toda clase de subterfugios para no comparecer. También la falta de marinería provocada por las deserciones tenía difícil solución. Los arrestos y castigos a los que se capturaba eran duros y no parecían justos, pues como acertadamente había señalado Laborde «No se les puede arrestar porque ya se ha cometido con ellos la injusticia de no pagarles».

Pero a todo este cúmulo de tristes circunstancias de índole funcional o material, hay que sumar otros condicionantes morales que incidieron también negativamente en el papel que realizará la Marina en sus campañas americanas, tan afectadas de por sí en sus dificultades logísticas. Y éstos no son otros que los de una animadversión hacia la Armada, patente tras la derrota de Trafalgar y como habrá de suceder de nuevo a fin de siglo, tras los desastres navales de Santiago de Cuba y Cavite. También Vázquez de Figueroa pone el dedo en la llaga al respecto cuando dice:

> Se ha pretendido de hecho aniquilar a la Marina por cuantos medios ha podido sugerir la más completa ignorancia, por no decir mala fe [...] La envidia necia y detestable, es, ha sido y será, la causa y móvil de tan absurdo procedimiento,

y Ángel Laborde, el intrépido marino, al que vamos a seguir muy de cerca a través de estas páginas, había señalado esta misma corriente de opinión:

> Es voz del pueblo —dijo— que existe una odiosidad manifiesta contra la Marina y una decidida tendencia a favorecer al Ejército.

Estas estimaciones de Vázquez de Figueroa y Laborde son algo más que simple retórica y en América habrán de tener un amplio reflejo. El inicio de las actividades bélicas descubrirá las fisuras de mal entendimiento entre virreyes o altos funcionarios de la Administración colonial con los comandantes de apostaderos o de unidades a flote, de los que recelan, desconfían o simplemente ignoran, y con los mandos del Ejército las diferencias de criterios y de planificación eran también constantes, aunque se buscasen salidas políticas que no siempre resultan airosas y que promovían protestas e insatisfacciones. Este clima de incomprensión y de falta de colaboración en momentos cruciales propicia también una serie de intrigas y denuncias que, en opinión de Fernández de Armas, que tuvo que informar sobre los daños de la dualidad de mandos en asuntos de Marina cuando el Ejército pretende atribuirse competencias, tiene sólo una explicación terminante: la idea del desprestigio de la Marina «a la que todos desean hundirla para siempre».

Difícilmente en estas condiciones, podrá la Marina hacer frente a la rebeldía americana, asegurando el dominio de las comunicaciones atlánticas y suministrando armas, hombres y pertrechos, así como una participación en las operaciones con suficiente eficacia, al carecer absolutamente de posibilidades para ejercer las funciones de nodriza de las escuadrillas que operaban en los frentes abiertos de América con el apoyo naval de los apostaderos. Será sobre éstos donde gravite con mayor intensidad y alcance la honrosa responsabilidad de proporcionar la necesaria cobertura —no siempre conseguida— a las operaciones navales que van a plantear las fuerzas en conflicto.

Es lamentable el panorama en una nación de acusados rasgos marineros como España y con unos dominios coloniales a los que será difícil mantener. Los *Estados Generales de la Armada* y los *Estados de Fuerza* se contradicen y lo que unos conceden niegan otros.

En 1820 el *Estado General* situaba en Puerto Cabello cuatro corbetas, tres bergantines y tres goletas, en *perfectas* condiciones de operatividad. Laborde protestó y puso los puntos sobre las íes. La *Descubierta* estaba en La Habana carenando; la *Bailén* estaba desarmada y el bergantín *Águila* y las corbetas *Providencia* y *Felicidad* son inexistentes. ¿A quién se quería engañar? Los insurgentes conocían perfectamente la nula operatividad de la escuadrilla y, por lo tanto, no serían ellos los engañados.

El apoyo naval de los apostaderos

Los apostaderos de los dominios ultramarinos españoles en América seguían constituyendo, durante las guerras de emancipación americana, un importante soporte logístico y para la defensa de dichos territorios, y estaban al mando de jefes pertenecientes al Cuerpo General de la Armada. Su distribución geográfica respondía a los emplazamientos de Montevideo, sustituto de Buenos Aires y base para «guardar» las Malvinas; El Callao, primer apostadero establecido en la costa del Pacífico y que tendría también el triste privilegio de ser la última plaza española en arriar la bandera patria en el continente americano; Valparaíso, cuyas fuerzas habrían de distinguirse notablemente durante el sitio de Talcahuano; San Blas de California, sucesor de Acapulco en el mantenimiento del galeón de Manila; Puerto Cabello, de excelente situación estratégica; Cartagena de Indias, base de la escuadrilla de Costa Firme, y Veracruz. La Habana, también apostadero, contaba asimismo con un arsenal con oficinas y talleres a semejanza de los establecidos en los departamentos peninsulares debido a la existencia de un astillero de construcción. Las capitanías de puerto dependían funcionalmente de los apostaderos en los que se establecian y algunas de ellas eran coincidentes con el emplazamiento físico de los mismos. En el *Estado General de la Armada* de 1808, y referentes a las establecidas en América, se contabilizaban Barbacoa, Buenos Aires, Puerto Cabello, El Callao, Cartagena de Indias, Concepción de Chile, Cuba, La Guayra, San Juan de los Remedios, Guayaquil, Habana, Matanzas, Montevideo, Nuevitas, Puerto Rico, Trinidad de Cuba, Valparaíso y Veracruz. Como puede verse, se trata de un entramado orgánico bien armonizado que debía garantizar un buen dispositivo naval en toda la amplitud del litoral atlántico y pacífico. Sin embargo, estos efectivos irán disminuyendo a medida que los patriotas consoliden sus conquistas; aunque engañosamente los *Estados Generales de la Armada* los sigan manteniendo entre sus páginas hasta el año de su total extinción.

La gobernabilidad o administración de los apostaderos no resultó siempre fácil a pesar de lo explícito de su regulación. En el Museo Naval de Madrid existe un documento, carente de fecha y firma, en el cual se establecen las bases funcionales de los apostaderos de América; y del mismo se deducen el porqué de dichos establecimientos y cómo se llegó a organizarlos. Desde los primeros tiempos americanos se vio la ne-

cesidad de evitar el contrabando y cuidar las inmesas costas de los respectivos virreinatos de la formación o instalación de establecimientos por extranjeros. Para ello cada virrey o capitán general formó su Marina particular de la que disponía con absoluto poder; Marinas formadas

> sin principios, regidas sin preceptos oportunos, sostenidas a costa de cuantiosas sumas y cuyo desempeño estaba muy lejos de ser el que debía

según las Reales Ordenanzas de la Armada de 1793, los comandantes quedaban bajo la jurisdicción directa de los virreyes y tenían bajo sus órdenes los buques guardacostas y los correos. Los guardacostas protegían las regiones contra la agresión de cualquier potencia, evitaban el comercio ilícito y favorecían el legítimo de los españoles. La faceta económica de este cometido implicaba la intervención de la Real Hacienda, de aquí que los comandantes de los apostaderos quedaran sujetos a la autoridad del virrey; pero, a la vez, dependían del Secretario de Despacho de Hacienda, no sólo en la parte económica sino también en todo lo referente al régimen interno, como gobierno, policía y disciplina, situación que no complacía en nada a la Marina porque los buques y el personal pertenecían a sus departamentos, aunque estaban mediatizados por competencias o injerencias ajenas. Sin embargo estas competencias se aclaran a través de una Real Orden de 22 de mayo de 1808, que dispone que todos los guardacostas se incorporen a la Armada formando una parte integrante de ella. La disposición exigía, además, un desarrollo inmediato para evitar conflictos entre el personal adscrito a ambos ministerios, por lo que se elaboraron unas instrucciones por las que se determinaba que cada rama debía regirse por sus propias ordenanzas.

La autoridad del virrey sobre los apostaderos era caso omnímoda; pero a su sombra eran los funcionarios de Hacienda quienes lo controlaban. Esto produjo no pocos malestares y disgustos entre los marinos que, como se ha dicho, no siempre recibían cuanto se consignaba en los presupuestos. Era evidente también el desagrado de la Armada ante la manipulación cada vez más significada, por lo que en 1810 apareció otra Real Orden de fecha 24 de marzo por la que se urgía, a todos los comandantes de los apostaderos de América, la reasunción de la jurisdicción de las matrículas y de todos los demás ramos de la Marina; pero

el inicio de las actividades bélicas en América no acabó con la resistencia de la transferencia de competencias del estamento civil de Hacienda al militar de la Marina, con lo que los guardacostas, con misiones asignadas puramente militares, no dispondrían de los medios de acción económicos suficientes para llevarlas a cabo con las necesarias garantías.

La importancia de los apostaderos en América era notoria. La disponibilidad de buenos puertos, bien equipados en hombres, buques y pertrechos en general, es algo que resulta evidente en unas zonas de litoral de especiales características. Como escribe Pérez Turrado [12], la finalidad de servir de refugio, lugar de aviatuallamiento y reparaciones con ocasión de los movimientos independentistas y la secuela de bloqueos y contrabloqueos por una y otra parte, más el transporte de tropas, armas y víveres, lo pusieron de manifiesto. Pero las administraciones peninsulares de Marina y Hacienda, que tanto se disputaron la hegemonía sobre los apostaderos, no llegaron nunca a comprender el papel decisivo de los mismos en las campañas de pacificación. No pusieron interés alguno en proporcionar a sus comandantes los medios oportunos y necesarios para cumplir dignamente con su cometido. De aquí que cuando se produjeran los reveses inevitables, fuera la Marina exonerada de los mismos.

El infatigable Vázquez de Figueroa había propuesto en 1812 un plan de reforma y restructuración de los apostaderos; pero llegado por segunda vez al ministerio, a la vista de como iban desarrollándose los acontecimientos emancipadores, y quizá cansado de recibir tanto oficio justificativo de las peleas con los virreyes, promulgó un nuevo Reglamento de los Apostaderos el 1 de marzo de 1817. Y las primeras frases de su preámbulo son las de una bonita, pero ilusoria, declaración de principios:

> Si en todo tiempo se han considerado los apostaderos de América como la llave principal de la conservación de aquellos dominios de su majestad...

[12] Gaspar Pérez Turrado es autor de un magnífico estudio —todavía inédito— sobre el papel de la Marina en la independencia de Costa Firme. En él expone «sin concesiones a la galería», pero con abrumadora autoridad documental, el estado de aquellas dependencias, y las tremendas dificultades de toda índole a las que tuvieron que hacer frente.

Como ha escrito Blanco Núñez [13] «se considerarían, pero poco se hacía porque tal consideración tuviese efectos prácticos».

El artículo primero pone todos los apostaderos a las órdenes de los respectivos virreyes o capitanes generales, excepto La Habana, excepción importantísima ya que La Habana constituía —valga la redundancia— el más importante, por no decir el único, apostadero con categoría de tal. Sin embargo, se hace una salvedad a la excepción, la Marina entenderá en cuanto sea del gobierno interior de los cuerpos y buques; pero en lo demás, las atribuciones serán del virrey o capitán general, con lo cual continuarán los conflictos de competencias.

La organización del Reglamento es complicada y en algunos pasajes confusa: el ministro retiene el mando orgánico, es decir, el gobierno interior de los cuerpos y buques; el Consejo del Almirantazgo se ocupa del personal y realiza las propuestas oportunas de los nombramientos de los jefes de apostaderos para que el ministro presente a la Real Firma la orden pertinente. Los virreyes, con la excepción hecha de Cuba, tienen responsabilidades operativas y logísticas pero incompletas. El Reglamento contempla también las relaciones con la Hacienda, la necesidad de apoyo mutuo entre apostaderos —lo que por la escasez de medios, lo convertirá en un artículo irrelevante—, las discrepancias con la Hacienda y exhorta a los comandantes de los apostaderos «atentos siempre al más cabal y exacto desempeño de su encargo» a proponer al ministerio de Marina «cuanto su celo e inteligencia les dicte ventajoso al Real Servicio para las providencias convenientes». El Reglamento, a pesar de la buena voluntad de su redactor, produjo desavenencias y reclamaciones desde el mismo momento de su implantación.

Las protestas del apostadero de Cartagena de Indias se producen es 21 de febrero de 1818, cuando el jefe del mismo acusa al virrey de que «los derechos del Almirantazgo se aplican a otras atenciones y no a la Marina, resultando ésta en la impotencia». Se le dio la razón a dicho jefe y se reconvino desde Madrid al virrey y a su auditor. Más tarde se desaprobarían las providencias del capitán general de Venezue-

[13] El capitán de fragata José Blanco Núñez desarrolló una muy completa ponencia en el Congreso de Historia Militar de la cátedra General Palafox en Zaragoza, bajo el título «Apostaderos navales de Ultramar en la Emancipación» en la que se recogen datos de gran interés.

la, ordenándosele que en lo sucesivo deje obrar a los comandantes de los buques según sus conocimientos y responsabilidad, y que, limitando el mando de las fuerzas del mar a la indicación de las operaciones a que deban concurrir, les auxilie para que siempre estén en disposición de prestar utilidad. En El Callao surge también el desacuerdo, hasta el punto en que el virrey Pezuela discurre que sería conveniente relevar al jefe del apostadero, capitán de navío Vácaro, por un brigadier del Ejército.

Hay otro informe sobre los apostaderos más completo y perfecto, presentado en 1817 por don Pascual Enrile, jefe de las fuerzas navales de la expedición Morillo, pocos días después de que saliese a la luz el Reglamento de Vázquez de Figueroa, y cuyo contenido denota el conocimiento sobre el terreno de las deficiencias padecidas y las dificultades superadas durante su permanencia al frente de la escuadrilla de Costa Firme que habría de desglosarse en dos grupos: el primero, el de Puerto Cabello con Cumaná y Guayana, y el segundo, que debía comprender Cartagena de Indias con Santa Marta, y esta última debía ser preferente para los buques mercantes, sin que falten los de guerra para dar escolta a los anteriores.

De la importacia de los apostaderos en el desarrollo de las operaciones navales, se irá dando noticia cuando se estudien éstas; pero hay un momento peligroso, que no puede pasarse por alto, como es el intento de supresión de aquellos establecimientos, idea descabellada surgida, como de costumbre, por la apetencia de atribuciones foráneas. La incorporación de los guardacostas a la Armada Real privaba a las autoridades terrestres, al menos en teoría, de una parcela de poder muy apetecida, como era la intervención de las comandancias de Marina, por lo que los virreyes, capitanes generales y gobernadores de ultramar debieron ejercer tal presión sobre la Real Hacienda que ésta los suprimió poco más o menos que de un plumazo por un Decreto de 1812. Los razonamientos que se dieron no se sostenían por superfluos e injustificados: «originan muchos gastos y ha aumentado el contrabando». Afirmaciones carentes de fundamento y fácilmente rebatibles. Vázquez de Figueroa vuelve otra vez a la brecha con su *Dictamen de deber permanecer los apostaderos en América*. Las repercusiones de la guerra fue la causa fundamental de las restricciones adoptadas, e influyeron más que el posible aumento del contrabando. El tráfico de influencias jugó también su cuarto a espadas.

Nadie con sentido común ponía en duda que la Marina debía ostentar el control de los apostaderos, máxime en las condiciones de máxima rebeldía en las provincias en que se asentaba, desde donde se podía intentar controlar la actitud naval de propios y extraños. Enrile en su informe había sido taxativo: «sin Marina no puede conservarse Venezuela». Don José León y Pizarro, secretario de estado, rompió también una lanza a favor de la conservación de dichos establecimientos:

> Quiténse las trabas que aniquilan a la Marina y la excluyen de América [...] Que se construya libremente, se arme y se matricule y el resultado no será dudoso.

El rey suavizaría la situación dictaminando algunas medidas nada avanzadas, pero satisfactorias al menos para las autoridades de Marina. La Marina puede, pues, conservar los apostaderos contra viento y marea; pero lo que no consiguió es que estuvieran bien dotados y abastecidos. Hay que admitir, sin embargo, que los apostaderos principales como los de Puerto Cabello, Cartagena y Maracaibo en la orilla atlántica, y los de El Callao, Valparaíso y San Blas de California en las costas del Pacífico estaban bien defendidos desde tierra con castillos, justificados con el fin de apoyar a las embarcaciones propias y evitar el acecho de las enemigas. Los castillos estaban bajo el mando del Ejército y, a veces, no cumplieron adecuadamente con su cometido, como los de Maracaibo al dejar entrar impunemente a los insurgentes en la laguna que podían haber controlado perfectamente; los de Montevideo con órdenes calificadas como suicidas (1814) por el almirante Guillén; o en Veracruz, cuando no existía más bandera española que la del frontero castillo de San Juan de Ulúa, su gobernador inexplicablemente lo suprimió teniendo que capitular a los pocos días sin fuerzas de Marina. Claro es que el afán de los gobernadores era desembarcar marinería y tropas de Marina para aumentar sus fuerzas en tierra, y ante las negativas frecuentes de comandantes de buques de que se les privaba de elementos para el combate, surgían los piques y *el echar galones* que no colaboraba precisamente a la necesaria cooperación entre marinos y militares, cuyos objetivos debían también compartir un interés común.

Los apostaderos de la América continental hispana obviamente debían desempeñar una misión específicamente bélica como réplica a

la acción emancipadora. La legislación existente sobre los mismos era un tanto ambigua y daba lugar a muy distintas interpretaciones. Con el fin de subsanar posibles lagunas y aunar criterios, el rey pidió un informe al Consejo del Almirantazgo, y los trabajos dieron como resultado el ya citado Reglamento de Apostaderos de 1817. Las competencias, que en el mismo se fijaban y que daban facultades intervencionistas a virreyes y capitanes generales en los asuntos de Marina, fueron causa de la dualidad de atribuciones, puesta de manifiesto en la mayoría de los documentos y muy perniciosa para el buen funcionamiento de las instituciones.

El protagonismo de la Armada en las luchas de América, que debió ser vital para el apoyo de las operaciones militares, pero que estuvo siempre condicionado por la crisis de material y el abandono hacia la institución, hubiera sido aún menor de no existir y mantenerse el apoyo naval de los apostaderos. De aquí que Enrile, en el pleno fragor de la contienda, advirtiera en su informe los puntos donde estima deben situarse los apostaderos de Costa Firme —área en la que operaba—, comandantes y buques que debía tener, y la necesidad de cubrir el comercio con la metrópoli con convoyes escoltados por fragatas en unión con otras embarcaciones de guerra y la proporción en que deben adquirirse todos los efectos para una fuerza de mar, sin depender absolutamente de la Península, así como la adopción de otras medidas para lograr estos objetivos y el exterminio de los piratas. Con la potenciación de los apostaderos, pretendía también que las fuerzas navales se mostraran operativas y no encerradas en los puertos «causando gastos en puro ejercicio», perfeccionando las comunicaciones fluviales del virreinato (se refiere al de Nueva Granada) y lograr que el Ejército tuviese una base de operaciones y depósito. Y lo que es muy digno de tomar en cuenta, Enrile no recaba para la Marina en exclusividad el mando del teatro de operaciones y se limita a decir:

> Si conviene sea de la Marina o el Ejército, lo determinará su majestad, pero sí es preciso sea honrado a toda prueba y mañoso para lograr el arreglo de la navegación.

Éstas y otras razones hubiesen sido más que suficientes para forzar un plan de mejoras para los apostaderos por muy limitado que fuese; pero la atención que en Madrid se prestó al proyecto de Enrile demos-

tró que no existía voluntad efectiva de apoyo a los hombres que en América estaban dejando sus vidas y su prestigio personal. Incapacidad o desidia son los términos que mejor definen la política naval durante todo el período de pacificación; una incapacidad que genera abandono y que a la postre producirá el descalabro y ruina de la Armada, y con ella la derrota de los ejércitos españoles en América. El apoyo naval de los apostaderos no podía ser, en modo alguno, el necesario dique de contención. Los informes del brigadier Enrile, tratados en extenso por el capitán de fragata Blanco Núñez en su trabajo anteriormente citado, deberían haber sido tomados más en cuenta en Madrid. Entre otros puntos, los informes preceptúan los lugares en que conceptúan deben establecerse los apostaderos de Costa Firme, comandante y buques que deben tener, la necesidad de cubrir el comercio de la metrópoli con convoyes escoltados por fragatas en unión de otras embarcaciones de guerra, la proposición de adquirir en Nueva Granada todos los efectos para una fuerza naval sin depender absolutamente de la Península y otras varias medidas para lograr estos objetivos y el exterminio de los piratas.

El teatro de las operaciones navales: América atlántica

Un escenario tan amplio y diversificado como el inmenso litoral de la fachada americana atlántica tenía que imponer diferentes teatros de operaciones navales, en los que los planteamientos estratégicos y tácticos debían atemperarse por condiciones geográficas o naturales. El proceso y evolución de los distintos movimientos emancipadores, a los que habrá de seguirse muy de cerca en cuanto al análisis de sus conexiones marítimas, impondrá también según sus fluctuaciones, distintas actitudes y comportamientos, y las expediciones de apoyo y sostén a la causa realista en el continente americano, que necesariamente tienen que ser marítimas, imprimirán también un signo particular a las operaciones bélicas. El poder naval necesario para una acción eficaz de dominio y control marítimo no puede improvisarse, y España, tras el mal comienzo de siglo decimonónico, no disponía de él ni podía arbitrarlo a su medida. La situación de la Armada española en América —ya se ha dicho— distaba mucho de ser optimista. Alejada de la metrópoli por una gran distancia, no sólo geográfica sino emocional, los escasos bar-

cos estacionados en sus apostaderos o puertos estratégicos estaban sólo acondicionados para la vigilancia de las costas y acciones de represión del contrabando, y sus limitaciones de desplazamiento o autonomía en el mar, no les permitían una cobertura amplia como la exigida por los dilatados teatros de operaciones navales de la América atlántica, es decir, en el mar de las Antillas y el golfo de México, y Costa Firme de Colombia y Venezuela y el flanco sur del Río de la Plata; todos ellos distantes entre sí, era de muy difícil coordinación el apoyo. La Marina tendrá que hacer frente a la situación con penuria de medios, escasez de elementos y valiéndose sus jefes de sus propias y no siempre acertadas iniciativas. En este contexto se inicia, desarrolla y se extingue la acción naval española en la emancipación americana.

Pero hay también un importante factor a tener en cuenta y que ha de jugar un significativo papel en estas luchas como es el de la creación de las nuevas marinas americanas, que en las primeras décadas del siglo XIX luchan por su supervivencia y que, al igual que las jóvenes naciones a las que representaban y defendían, pasaron por distintas fases de expansión o repliegue, y posteriormente de recreación. A medida que avance el fenómeno emancipador y los combates en tierra afirmen posiciones, la impronta escénica de estas marinas se hará más definida, y aunque muchos de sus dirigentes o impulsores sean extranjeros o mercenarios, no hay que dar al olvido que en sus cuadros figuran también marinos españoles y criollos, ya que la actitud de los oficiales de Marina en las corrientes emancipadoras no fue uniforme, y aunque la mayoría se identificó con la causa realista, hubo compañeros de un mismo navío en el combate de Trafalgar que lucharon en América cada uno en un bando distinto. El almirante Guillén ha escrito que

> sin distinción de patrias, criollos terciaron en las tropas realistas, como peninsulares lucharon en las tropas que gobernaban las Juntas americanas.

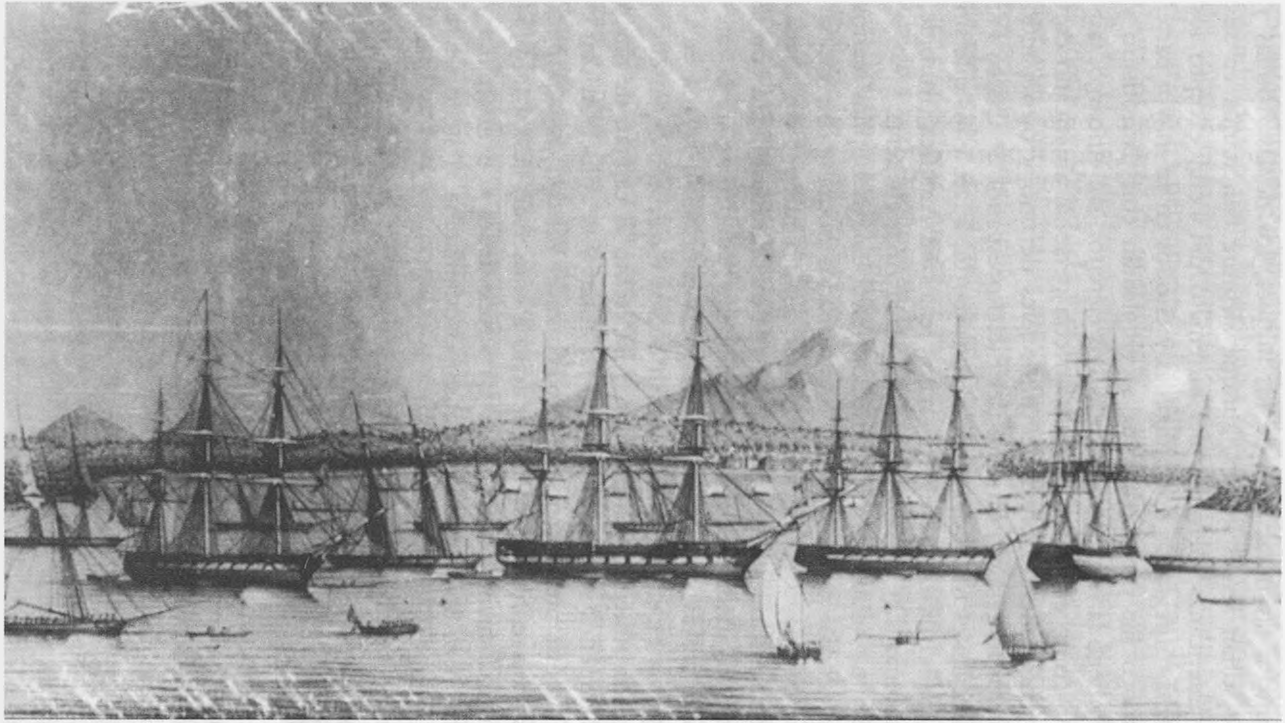
Al fin y al cabo todos eran ramas de un viejo y frondoso árbol [14].

[14] J. F. Guillen, *Independencia de América: Índice de los papeles de expediciones a Indias. 1807-1817*, Instituto Histórico de Marina, Madrid 1963. Impecable recopilación y estudio de la «burocracia» expedicionaria, en el que, como en todos los del desaparecido almirante se conjugan la erudición con el ingenio y la agudeza.

En cuanto a las dotaciones de los buques, los de las Antillas y Costa Firme solían ser españoles, aunque siempre deficitarios en sus previsiones americanas; pero los del virreinato del Perú, excepto los mandos, estaban integrados por indígenas y criollos en su mayor parte, lo cual tampoco fue óbice para que se emplearan con patriotismo y valor cuando llegó la hora de combatir. Los ejércitos, sin embargo, tanto el patriota como el realista, se nutrían con personal americano con poquísimos componentes españoles y los jefes de uno y otro bando habían sido por lo general, oficiales del Ejército español de Carlos IV. Entre los insurgentes Miranda, Bolívar, San Martín, Sucre y los que sin pasar por España sirvieron en los ejércitos reales en América (Itúrbide, Herrera, Bustamante, Cortázar, López de Santa Ana, etcétera).

Sostener una imprevista confrontación naval en tan amplios teatros de operaciones, con pocos y mal acondicionados buques, con escasas posibilidades de apoyo peninsular —aunque alguno hubo—, sin apenas repuestos de municiones o pertrechos dada la incomunicabilidad con la metrópoli, sin los medios necesarios en diques y varaderos para la carena y recorrido de los buques, y con una desorganización rayana en el caos, poco podía esperarse que no fuesen duelos y quebrantos en el declive español en América, porque, como ha escrito el capitán de navío Manera, los imperios se conquistan con las armas y se conservan con el prestigio, y era éste precisamente el que Fernando VII con ciega política de absolutismo y represión estaba dispuesto a conservar. Pese a todo, la Armada española luchó contra todas las adversidades con disciplina y buen espíritu, pero no pudieron parar en contramarcha el signo de los tiempos.

Aunque el teatro de operaciones navales de la fachada atlántica americana ya ha sido definido y estructurado, las acciones que en los mismos se producen están en función de las diversas alternativas y vaivenes y en las diferentes épocas del proceso emancipador. Habrá que trazar, por tanto, un esquema clarificador sobre los quince años que puede cerrarse en tres períodos: el primero desde el inicio de las hostilidades en México, Costa Firme y Río de la Plata hasta la llegada de la división naval de Enrile, con Morillo y su ejército a bordo, a la costa venezolana en 1815; el segundo, que abarca el cambio de perspectivas tras las campañas de Morillo y la restauración de los apostaderos por Enrile, y un tercer, iniciado en 1820, con la última expedición de refuerzo de la llamada *División Laborde*, con la que se intentaba, por



Vista de la toma del Pueblo de la Mar, en la Isla Margarita, por las tropas españolas a las órdenes del teniente general conde de Cartagena y marqués de la Puerta, don Pablo Morillo, y las fuerzas navales al mando del capitán de fragata don José García Chacón, el 22 de julio de 1817.

última vez, salvar la permanencia española en América y dar un nuevo rumbo a los asuntos de ultramar. Pero junto a los bloqueos y acciones navales propiamente dichas hay que seguir también las operaciones militares, porque muchas veces éstas dependen de aquéllas, y contemplar la evolución política que marca el giro de los acontecimientos, así como el sentido y alcance que los caudillos emancipadores, muchos de ellos con mentalidad marinera, saben imprimir a la lucha. Los avatares de la contienda no serán los mismos en las distintas áreas de proyección; pero el resultado final será coincidente en todas ellas.

El virreinato de Nueva España y sus peculiaridades

Los movimientos independentistas tuvieron generalmente un acusado matiz político. La cohesión de ciertos grupos de *élite* había ido madurando una conciencia de clase, que reclamaba un poder y un papel protagonista frente a la voluntad integradora. Pero en Nueva España el fenómeno va a ser muy diferente con la entrada en juego de masas populares, indios y mestizos. En esta rebelión generalizada se enfrentan tensiones de clases, resentimientos sociales y confrontaciones violentas de indudables determinantes étnicos, con intervención del fenómeno religioso que eleva a la Virgen de Guadalupe —bajo cuyo estandarte se lucha— a símbolo de la nacionalidad mexicana. El contenido social de la revolución de Hidalgo es factor de primacía sobre cualquier otra motivación sociopolítica. Se proclama la supresión de los tributos, la libertad de los esclavos, el reparto de las tierras... Ya no se trata de la vieja y mantenida aspiración criolla de acabar con los monopolios peninsulares, modificando a su forma las relaciones de clase y autogobierno, sino de hacer frente a un auténtico aluvión revolucionario, rechazado en un principio por el criollismo temeroso de sus alcances.

El 14 de julio de 1808 llega a Veracruz la barca *Ventura* con la noticia de la renuncia de los reyes en favor de Napoleón. Ello va a propiciar que dos meses más tarde, el 15 de septiembre de 1808 se produzca en Nueva España el primer golpe de Estado de la historia de México y que trae como consecuencia la derrocación del virrey don José Iturrigaray, natural de Cádiz y procedente del cuerpo de carabineros reales. El movimiento estaba encabezado por el comerciante y hacendado es-

pañol Gabriel del Yermo, que con sólo trescientos hombres y la complicidad y apoyo de la Audiencia, el arzobispo y los grandes comerciantes peninsulares de la capital destituyó al virrey, al que acusaba de ser excesivamente complaciente con los criollos y de aprovecharse de la crisis de autoridad devenida de la renuncia de Fernando VII para preparar la independencia de Nueva España con la esperanza de convertirse en su rey. La afirmación es notoriamente exagerada. Iturrigaray, en vista de la confusión obrante en España con la formación de tantas y tan variopintas juntas de defensa, creyó conveniente no obedecer a ninguna y creó la suya propia. Pero no pretendió pasar de ahí.

El sustituto de Iturrigaray fue el mariscal de campo don Pedro Garibay que llevaba cuarenta y cuatro años en México donde había pasado con la expedición del general Villalba en 1764 para formar el ejército colonial que a la larga sería el que haría la independencia en toda América. Era el clásico militar que había ascendido lentamente y con escasa fortuna. El nuevo virrey reconoció a la Junta Suprema, pero gobernó menos de un año y se retiró del mando tan pobre que Gabriel del Yermo, su mentor, le tuvo que señalar una pensión mensual en su retiro como pago al «haberse dejado querer».

El golpe de septiembre de 1808 ha sido repetidamente señalado como un momento crucial en el proceso que culminó con la independencia mexicana, ya que si se podía deponer a un virrey sin que se quebrasen las estructuras de los poderes fácticos ¿por qué no podían hacer lo mismo en el futuro otros grupos con diferentes intereses? Por esta razón la Junta española, previendo un posible levantamiento en el virreinato, designó para regirlo al arzobispo don Francisco Javier de Lizana, en la creencia que ante un representante de la iglesia se contendría cualquier movimiento o revuelta de cariz popular, sin imaginarse que sería el propio clero quien, con las masas populares, dirigiría la rebelión.

Por el bergantín *San Francisco de Paula* y por la fragata *San Fernando*, llegados a Veracruz en abril de 1810 procedentes uno de Málaga y otro de Cádiz, se supieron en Nueva España las malas noticias de la entrada del Ejército francés en Andalucía, y la Regencia establecida en Cádiz agradeció los servicios prestados al arzobispo virrey, durante cuyo mandato había tenido lugar la conspiración eclesiástico-militar de Valladolid de Michoacan, promovida por jóvenes criollos y clérigos ilustrados, y en la que hace su aparición —en el bando realista que la reprime— un joven teniente michoanano, Agustín de Iturbide, de fuer-

te ascendencia vasca, y que habrá de ser en pocos años uno de los protagonistas más destacados en la emancipación de Nueva España.

Nombrado nuevo virrey el teniente general Francisco Javier Venegas, teniente coronel de milicias retirado en 1808, pero mariscal de campo a finales de dicho año después de haber combatido con fortuna en Bailén y participado en otras batallas que le valieron sus rápidos ascensos, llegó a Veracruz en la fragata *Atocha* procedente de Cádiz y tomó posesión de su cargo el 14 de septiembre de 1810. Ha escrito Sariego del Castillo que al hacer su juramento llamó mucho la atención por su carácter impetuoso, la cabellera alborotada y las patillas que sólo eran usadas por los guardias civiles del tribunal de la Acordada, e impresionó tanto a la gente que le quedó el dicho *De patillas, botas y pantalón, hechuras de Napoleón* [15].

Dos días más tarde de la llegada del nuevo virrey se dio el *grito de Dolores*, que era más de uno, pues sus vivas se daban a la Virgen de Guadalupe, a Fernando VII y a la América libre (atención al grito), mientras los mueras iban dirigidos al mal gobierno y los gachupines. En este primer y carismático movimiento independentista ya participaron algunos militares criollos de graduación menor y de origen vascongado como Allende, Abasolo y Aldama, y el propio Iturbide dice en sus memorias que Hidalgo le había ofrecido el fajín de general, pero que lo rechazó al persuadirse de que los planes del cura estaban mal concebidos y no podían realizar el objeto que se proponía. Todos cometían el mismo error de seguir leales a Fernando VII; pero esta situación giró ciento ochenta grados cuando Iturbide y sus compañeros consumaron la independencia, que ya fue directamente contra el Rey.

Como ha escrito José Ramón Alonso [16], no era Venegas ni remotamente lo mejor que podía enviarse a México, pero su acierto fue dar el mando militar al brigadier don Félix María Calleja —que más tarde fue nombrado también virrey— que había llegado a México con el con-

[15] J. L. Sariego del Castillo, *Historia de la Marina Española en la América Septentrional y el Pacífico*, Veracruz 1966. Interesante libro de un marino mercante español, sevillano por más señas, afincado en Veracruz, y en el que realiza una entusiasta labor de aproximación de las constantes marítimas de España y México.

[16] J. R. Alonso, *Historia política del Ejército español*, Madrid, 1974. Un extraordinaio tratamiento de la trayectoria del Ejército español en las tierras de América durante el proceso emancipador con no pocas y acertadas referencias a la acción de la Marina en estas luchas.

de de Revillagigedo en 1789 en calidad de capitán del regimiento de Infantería de Saboya, hallándose destinado al mando de la décima división en San Luis de Potosí. Sin aguardar la orden suprema —que más tarde le llegaría— en cuanto supo de la rebelión del cura Hidalgo, reunió milicia, fundió artillería y organizó cuerpos de infantería, emprendiendo la marcha el 20 de octubre de 1810 para reunirse en Queretaró con el conde de la Cadena y juntos acometer la persecución del cabecilla clérigo; y el 17 de enero de 1811, el brigadier Calleja derrotó en el puente de Calderón con muy escasos efectivos a la abigarrada y mucho más numerosa tropa insurgente, ajena a toda noción de guerra y disciplina, imponiéndose, por tanto, la técnica militar sobre el número y la fuerza desorganizada. Hidalgo fue hecho prisionero y fusilado sin que pueda salvarle su condición de clérigo, y otro tanto ocurrió con sus oficiales, Aldama y Balleza; pero el testigo será recogido por nuevos y también tonsurados luchadores. Es la llamada *rebelión de los curas* que puede tener un punto justificable si se tiene en cuenta que para ellos, España ha caído en manos impías y sacrílegas. De aquí que enarbolan el estandarte de la Virgen de Guadalupe en sus acciones bélicas; pero tras ello se enconde un determinado propósito independentista.

El apoyo a las batallas de tierra reñidas con notable desigualdad numérica no fue despreciable. Las dotaciones de los buques de guerra surtos en Veracruz, conducidas a marchas forzadas por el capitán de navío don Rosendo Porlier, comandante de la fragata *Atocha*, coadyuvaron notablemente al rechace de los ataques insurgentes (16 de febrero de 1811); pero el cura Mercado puso sitio a la ciudad de San Blas de California —todavía territorio mexicano— en el Pacífico, y la rindió sin que parezca justificada, en opinión de Fernández Duro, la conducta de su gobernador, el teniente de navío don José de Lavayen. La plaza de su mando estaba en buen estado, con la mar abierta, por donde daban auxilio los bergantines de guerra *Activo* y *San Carlos* y la goleta *San Luis Gonzaga*, pero el gobernador se dejó intimidar por el número de los insurgentes dando crédito a los exagerados informes del alférez de fragata don Agustín de Vocalan que había salido a reconocerlos. Fue, sin duda, una acción que enturbió la impecable conducta mantenida por los oficiales de Marina.

Restaurado el orden a medias, se extendió la guerra a las provincias del Sur y fue incomunicada Veracruz, principal puerto por donde llegaban los recursos. Las dotaciones de los buques de guerra tuvieron

que reforzar los fuertes de San Juan de Ulúa y costa de Tampico en precarias condiciones, hasta la llegada en 1812 de refuerzos en los navíos *San Pedro de Alcántara, Miño, Algeciras* y *Asia*. La lucha se intensifica en 1813 con la pérdida de Acapulco; pero la Marina española —seguimos con Fernández Duro— brilló en la guerra sangrienta de los cinco años fuera de su elemento, cubriendo la falta que se hacía de jefes y oficiales del Ejército, y sus hombres destacaron cumplidamente en aquellas no muy eficaces operaciones de una forzada campaña, en la que no faltaron las ayudas de los norteamericanos, especialmente infiltrados por el Norte. Así, la columna que mandaba el capitán de fragata don Rosendo Porlier se batió bravamente en la batalla de Zaplotan contra Morelos, lugarteniente y sucesor de Hidalgo —componente grerrillero y no desacertado político en el sentir de José Ramón Alonso—; destacando también los capitanes de fragata Llanos y Ulloa defensores del puerto de Alvarado contra fuerzas diez veces mayores que las suyas; y no le irían a la zaga los tenientes de fragata Bartolomé Argüelles y Rafael Casasola que llevaron a cabo acciones calificadas de heroicas; José Ruiz de Cárdenas y Miguel Soto, murieron en la defensa de los intereses patrios, aunque no supieran a ciencia cierta cuáles eran. Don Fernando Bustillo comandante del navío *San Pedro Alcántara* enaltece oficialmente los méritos del teniente de navío Juan Bautista Topete, comandante de la goleta *Carmen*; al brigadier don José de Quevedo le cabe la honra de la defensa de Veracruz, puerta del virreinato; y el heroico capitán de fragata don Manuel de Céspedes que, prisionero de los insurgentes, prefirió morir fusilado a que la Marina Real de España pudiese algún día ver su nombre en la lista de sus oficiales. El autor material de su ejecución fue el licenciado don Ignacio Rayón, hermano de don Ramón, antiguo secretario de Hidalgo y del que ha escrito Manera que se nombró presidente de la Junta, capitán general y ministro de sí mismo.

La lucha seguía encarnizada y durante el mandato de Félix María Calleja, que tras sus éxitos militares había obtenido la poltrona virreinal, se mejoró bastante la situación. Morelos que trajo en jaque a lo más granado del Ejército, fue al fin sometido y fusilado (21 de diciembre de 1815), y ese mismo día, Calleja publicó un decreto de indulto para todos los insurgentes que depusieran las armas al que se acogieron un buen número de ellos. Calleja pudo contar entonces con el respaldo de buena parte de la población mexicana, deseosa de paz, gracias

también a la colaboración castrense de los generales Llanos, Millares y Saraviz y los coroneles Vélez, Iturbide, Concha, Armillán, Elizondo, Villaseñor y Arredondo. Españoles unos y criollos otros, pero imbuidos todos en la gloria de las armas. Sin embargo, la situación no dejaba de ser paradójica. Los insurgentes habían comenzado la guerra para conservar los derechos de Fernando VII y defender la religión y libertades patrias, mientras que los virreyes seguían las instrucciones de las Cortes de Cádiz, en las que había diputados que representaban los intereses de los reinos indianos y de los que cabía esperar entonces una mayor libertad.

Durante el mandato de Calleja los norteamericanos no cesaron de provocar en las fronteras, y se dio el caso de que un oficial de Marina español, el teniente de navío don José Álvarez de Toledo, se presentó en Texas —habiéndose evadido de Cádiz, donde era diputado a Cortes—, con ánimo de sublevarse contra España. Se ofreció a Gutiérrez de Lara, cabecilla insurgente de aquel territorio, y logró que la Junta de San Antonio le nombrase jefe militar, sosteniendo diversos combates con las fuerzas realistas siendo derrotado por las fuerzas del coronel Elizondo. Álvarez de Toledo fue, sin embargo, un hombre de suerte, pues pudo huir a los Estados Unidos y seguir conspirando contra España y, al final, obtenido el perdón real, fue embajador de Fernando VII en la corte de Nápoles. Fue como una especie de Miranda pero con distinta suerte. Y debió mucho de la misma a las influencias de su esposa, muy bien situada en los medios sociales.

Cuando en septiembre de 1816 llegó el nuevo virrey que relevaba a Calleja, don Juan Ruiz de Apodaca, otro marino gaditano, teniente general y de brillante carrera, puede decirse que la rebelión estaba prácticamente sofocada, y sólo quedaban en el territorio mexicano guerrillas diseminadas, de las que sólo Vicente Guerrero y Guadalupe Victoria —el futuro primer presidente de la nación mexicana— tenían alguna constancia de tropa organizada. Apodaca contará en todo momento con el apoyo naval de la fragata *Sabina*, al mando del capitán de fragata Francisco Beranger, y las goletas *Belona* y *Proserpina*; pero entonces hace su aparición en México el antiguo guerrillero español, el héroe de la independencia Francisco Javier Mina, llamado también *Mina el Joven* para diferenciarlo de su tío Francisco Espoz y Mina, con el que había organizado guerrillas contra Napoleón. Con el fin de la guerra, Mina pasó a Madrid pero firme partidario de las ideas liberales no pudo soportar que Fernan-

do VII restableciese el poder absoluto y vuelto a Navarra intentó hacer una revolución que fracasó, por lo que se vio obligado a exiliarse a Inglaterra —refugio abierto de todos los liberales españoles— junto a su tío el veterano guerillero y general. En Londres decidió vengarse de Fernando VII y dar vía libre a sus ideales. Con fray Servando Teresa de Mier y treinta oficiales españoles e italianos salió en Inglaterra en mayo de 1816, adquiriendo dos buques en Virginia, desde donde se trasladó a Puerto Príncipe, en Haití, contando de antemano con la protección que habría de dispensarle el presidente Petión, que ya había favorecido a otros líderes de la independencia mexicana. El manifiesto que Mina lanzó a los soldados realistas a su llegada a Soto de la Marina, donde había desembarcado con sus varias fuerzas, es una pieza de oratoria romántica; pero, capturado en la Hacienda del Venadito, el valiente y desafortunado guerrillero fue fusilado por la espalda, tratamiento que en modo alguno merecía. Y como ha escrito José Ramón Alonso:

> por tan triste victoria contra un héroe de la independencia española extraviado en un liberalismo que no entendía, Apodaca fue hecho conde de Venadito.

Las acciones de guerra en los tres primeros años del mando de Apodaca las resume un biógrafo suyo, sin duda con evidente entusiasmo exagerado, de la siguiente forma: acciones de guerra y fuertes conquistados, 309; muertes de insurgentes, 10.000; prisioneros, 6.216; artillería tomada, 255 cañones; 27 obuses de todos los calibres; 10.453 armas de fuego y 5.108 blandas. Los caballos tomados fueron: 5.678 ensillados, 11.780 en pelo. Las cédulas de indultos, expedidas por Apodaca en su tiempo de virreinato, fueron 55.000. Estas cifras, indudablemente sobrevaloradas, expresan, sin embargo, los impulsos de su política.

Contra los buques que Mina aportaba en su expedición, que eran dos fragatas, una corbeta, dos bergantines, dos goletas y una balandra, salieron de Veracruz la fragata *Sabina* y las goletas *Belona* y *Proserpina*. Éstas dieron caza a las insurgentes y la *Sabina* penetró en el fondeadero de Soto de la Marina, abriendo fuego contra los bajeles y el fuerte que les servía de apoyo. En una arriesgada acción, los buques expedicionarios fueron totalmente batidos, y Berenguer llevó la confortadora noticia a España, además de una considerable cantidad de pesos fuertes intervenidos a los frustrados atacantes.

Los últimos sucesos de España y la sublevación de Riego y el establecimiento de las Cortes en julio de 1820, presentaban al ejército mexicano el mal ejemplo de una sedición militar que habiendo salido triunfante, recompensaba a los conductores con rápidos ascensos y condecoraciones; pero no fue ésta la mecha que prendió el fuego de la última y definitiva conspiración. Mora lo ha visto con clarividencia:

> Los militares de Nueva España no se sintieron felices con la restauración del constitucionalismo. El coronel criollo Villaseñor comenzó a conspirar a favor de la independencia, pero falleció 1821 y fue sustituido por Iturbide.

Las Cortes españolas, de todas formas, habían atacado al Ejército cuando en un decreto de agosto de 1820 defendido en Madrid por el mexicano Arizpe, se le privó del fuero militar. Ofendido y humillado, el ejército real se hizo involuntario instrumento de la astucia del coronel Iturbide, que en nombre de Fernando VII depone el virrey Apodaca y comunica a sus tropas el llamado plan de Iguala, siendo aclamado con estusiasmo por la gran masa nativa y criolla del Ejército. Era el 24 de mayo de 1821.

Con ánimo negociador y visto el cariz que tomaban los acontecimientos, fue enviado desde España el teniente general don Juan O'Donojú, que llegado a Veracruz en el navío *Asia* suscribió un documento con Iturbide reconociendo la independencia mexicana; no quedando más territorio español en el antiguo virreinato que el simbólico San Juan de Ulúa —un viejo castillo— donde se encerró el gobernador y que fue bloqueado de inmediato por una escuadrilla de una incipiente Marina, organizada por el antiguo teniente de navío norteamericano David Porter. El auxilio que trató de proporcionarle el capitán de navío Laborde desde La Habana, con las fragatas *Sabina, Casilda* y *Aretusa* y varios transportes, no llegó a ser efectivo, pues les sorprendió un tremendo temporal que las desarboló y dispersó, y a duras penas pudieron emprender el camino de regreso a su base cubana (27 de septiembre de 1825). Ante tales circunstancias, el gobernador del castillo, brigadier don José Copinger, se vio obligado a capitular dos meses más tarde, consiguiendo transportar a La Habana a su guarnición.

Terminaba así la presencia española en el antiguo y hermoso virreinato de Nueva España después de tres siglos de estrechas relaciones,

Juan Ruiz de Apodaca, conde de Venadito. Marino, virrey y diplomático
(Museo Naval)

desde que Hernán Cortés le puso bajo la Corona de España. Fue una dura pérdida en la que se acusó directamente la falta de poder naval y en la que el ejército cayó vencido, no por las fuerzas revolucionarias en el campo de batalla, sino por los simpatizantes de la revolución en las propias Cortes españolas. Así, cuando en México se supo la sublevación militar de las Cabezas de San Juan, la alegría de los conspiradores se hizo patente y los soldados mexicanos, considerando que si a sus compañeros de la metrópoli les había sido permitido mezclarse en las luchas políticas de su país, a ellos se les debía idéntica permisión, y se apresta-ron a iniciar un nuevo movimiento revolucionario cuyos alcances no acertaban por el momento a determinar (E. Manera y Chao, *Cómo y por qué se perdieron las colonias Hispanoamericanas*, La Habana, 1895)

Las acciones navales en Costa Firme

Costa Firme es un término evocador de pasadas grandezas, ya que fue el nombre que los conquistadores españoles dieron al territorio americano recién descubierto, visitado, en lo que hoy es Colombia, por Alonso de Ojeda en 1499 cuando tocó costa en el cabo de la Vela, península de la Guajira [17]. Esta Tierra Firme fue dividida en 1508 por la Corona en dos unidades administrativas que llamó *gobernaciones*, y que comprendían los entonces llamados territorios de Nueva Andalucía y Castilla de Oro. La primera se extendía entre la Guajira y el golfo de Urabá y fue su primer gobernador Alonso de Ojeda, siendo la situación de Castilla de Oro la comprendida entre el golfo de Urabá y el territorio de Veragua colindante con Costa Rica. Su primer regidor fue Diego de Nicuesa.

En 1538, recorrido ya por los españoles todo el territorio colombiano, recibió de Quesada el nombre de Nuevo Reino de Granada, por la semejanza que creyó encontrar entre sus altas tierras y las del Reino de Granada de España, y tuvo como capital a Santa Fe. El territorio quedaba sometido a la autoridad del virrey del Perú; pero en 1718 Nueva Granada fue erigida en virreinato por el sistema centralista de

[17] Los términos Costa Firme y Tierra Firme se emplean indistintamente, y comprenden territorios de Venezuela y Colombia. Preferimos la utilización del primero por estar más en consonancia con el tema.

los Borbones, adscribiéndose la capitanía general de Venezuela al nuevo territorio, que quedaba conformado, además de la integración venezolana, con la fusión de las reales audiencias de Santa Fe y Quito; pero en 1777 una disposición de Carlos III segrega del virreinato la capitanía general de Venezuela y la provincia de Quito. La configuración resultante constituía el *uti possedetis juris*, la base territorial para los futuros arreglos fronterizos. La Nueva Granada se asomaba completa al golfo de Venezuela por el norte, y ocupaba extensa zona amazónica por el sur y el oriente; pero a partir de 1810, y como consecuencia de la insurrección independentista, las provincias de Nueva Granada se escindieron en estados que pretendían soberanía local, sintiéndose, cada una, con derecho a expedir su propia constitución y a nombrar sus propios gobernadores en una época de ensayos, búsquedas y tanteos, con el lenguaje de las armas como telón de fondo. El estado de Cundinamarca se afirmó en el centralismo y postulaba un gobierno único con ejecutivo fuerte y jurisdicción en todo el territorio; pero los demás estados se afincaron en el federalismo reclamando la independencia de Santa Fe y autonomía para gobernarse. Las dos tendencias que se enazarzaron en la primera guerra civil de Colombia y obtuvieron como resultado la creación de la Confederación de las Provincias Unidas de Nueva Granada. Bolívar, sin embargo, en 1819, en el Congreso de Angostura con la insurrección triunfante, creó la república de Colombia cuyo territorio lo formaron los congresistas mediante la unión del virreinato de Nueva Granada y la capitanía general de Venezuela, integrándose así en tres departamentos, Venezuela, Cundinamarca y Quito, y les asignaron respectivamente, tres capitales: Caracas, Bogotá (ya sin Santa Fe, que le precedía) y Quito. Cundinamarca quedó provisionalmente dividida en cuatro departamentos: Bocaya, Cundimarca, Magdalena y Cauca. Se dispuso también que en el futuro se fundaría una ciudad que habría de llamarse Ciudad Bolívar y que habría de ser la capital de la nueva nación, pero esta ciudad nunca se creó.

La república de Colombia, llamada también la Gran Colombia en la mente y sueño de Bolívar, tuvo vida efímera, apenas once años comprendidos entre 1819, cuando se creó, y 1930; cuando la muerte de Bolívar, se desmembró en tres naciones Venezuela, Ecuador y la propia Colombia.

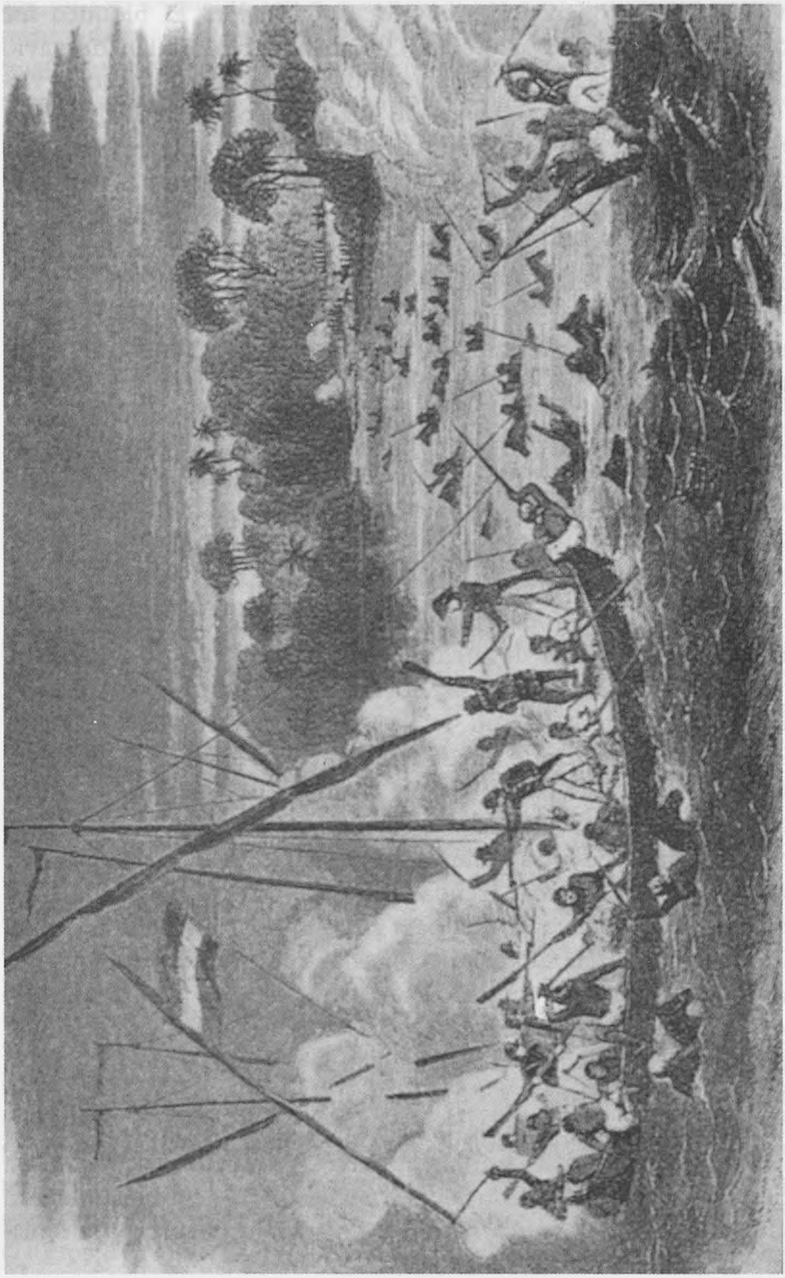
Si nos hemos detenido en la descripción geográfica de lo que vamos a llamar Costa Firme (litorales de Venezuela y Colombia) es por-

que en ese escenario van a tener lugar las más importantes confrontaciones navales de la fachada atlántica americana en las guerras de emancipación. Costa Firme también va a contar mucho en la estrategia naval hispana, pues dispone de apostaderos en Cartagena de Indias y Puerto Cabello y capitanías de puerto o comandancias de Marina en la Guayana y Maracaibo, donde están amarrados los barcos que integran la escuadrilla para la defensa de aquellas costas de privilegiado emplazamiento; y es también la receptora de las expediciones de apoyo, que desde España se envían para el refuerzo y sostén de las fuerzas realistas, que sustancialmente serán cuatro: la de la fragata *Venganza*, que salió de Cádiz el 5 de agosto de 1813; la expedición Enrile-Morillo que zarpó del mismo puerto el 17 de febrero de 1815; la de Topete, también aprestada en Cádiz y con salida el 1 de abril de 1817; y por último, la conocida como «División de Costa Firme» o «Expedición Laborde», salida de Cádiz el 11 de noviembre de 1820, un poco como remiendo de la que Riego sublevó en Cabezas de San Juan el 1 de enero de ese mismo año.

Caracas junto con Buenos Aires, serían adelantadas en los movientos independentistas; aunque en origen éstos se presenten como reacciones contra la invasión napoleónica de España y se pronuncien en cabildos y asambleas como favorables a Fernando VII. Los enviados franceses para el reconocimiento de José I fueron rechazados e incluso maltratados físicamente en América. Uno de ellos, Sassenay, fue encarcelado y otro, Lamanón, estuvo a punto de ser linchado por el pueblo y, para colmo de males, los ingleses apresaron el barco en que regresaba. Pero ello no fue óbice para que el 19 de abril de 1810, fecha significativa, pues era Jueves Santo, el cabildo caraqueño convocara al capitán general del territorio, que era el brigadier de la Real Armada don Vicente de Emparán, que había sido antes gobernador de Panamá y de la provincia venezolana de Cumaná, por lo que era buen conocedor del terreno que pisaba, ya que su gestión en ambos cargos había sido fructífera y brillante. Emparán no pudo evitar su deposición —hecha en nombre de Fernando VII— y notificada por la Junta de Caracas a la Regencia del Reino, pero las regiones de Maracaibo y Coro no secundaron la iniciativa de la capital y se declararon realistas sin subterfugios. La Junta de Caracas levantó un pequeño Ejército para someterlos pero no consiguieron su propósito y, por su parte, la Regencia española dispuso el bloqueo de las costas sublevadas, con lo que se

inician las primeras operaciones navales en la región. El bloqueo fue llevado a cabo por la fragata *Cornelia*, al mando del capitán de navío don José Rodríguez de Arias, incorporándose también la corbeta *Príncipe* y siete buques menores traídos de Puerto Rico y La Habana. Este refuerzo sería muy estimable, pues las dificultades que compartían los comandantes de los apostaderos y escuadrillas afectas para el mantenimiento del bloqueo eran patentes. En Cartagena de Indias, la fuerza que poseía el capitán de fragata don Andrés Orive, comandante marítimo de la plaza con seis pequeñas embarcaciones era nula; así y todo, la *Cornelia*, que tenía que carenar en La Habana, no estaba en muy buenas condiciones y los buques menores tampoco resultaban suficientes para mantener un bloqueo en regla a lo largo de toda la costa del litoral sublevado. Con el fin de reemplazar a los buques inhabilitados, don Juan de Tiscar, capitán de fragata y comandante naval de Maracaibo, armó un bergantín, dos goletas y un pailebot, y se dirigió a reforzar el bloqueo, a cuyo frente se puso, en ausencia de Rodríguez Arias, como oficial de más categoría militar. La debilísima fuerza que representaba esta agrupación hizo escribir a Tiscar que el bloqueo era ineficaz, opinión compartida también por Rodríguez Arias que se había quejado de la penuria de medios a su empleo. No obstante estas dificultades, Rodríguez Arias pudo lograr con acierto su objetivo, ya que el gobierno revolucionario estaba huérfano de medios navales, aunque existía un secretario de Guerra que expedía las órdenes en nombre de Bolívar. Éste era el coronel criollo Pedro Briceño.

Entre tanto la Junta de Caracas había enviado al que será el gran artífice de la independencia venezolana, el antiguo oficial de milicias del Ejército español y rico hacendado criollo, Simón Bolívar, a Londres, en misión de solicitar ayuda para la consolidación de la independencia, por más que en sus instrucciones se pretendiese mantener los vínculos con España. Bolívar tomó contacto con Miranda en Londres, y ambos regresaron solamente con promesas; pero la llegada de Miranda dio el sesgo definitivo a la situación, y los nuevos diputados de la que ya era naciente república venezolana, se reunieron en Cabildo el 5 de julio de 1811. Dejaron de llamarse «Junta Conservadora de los Derechos de Fernando VII» y declararon, solamente, la independencia de Venezuela. El 14 del mismo mes se publicaba el acta que solemnizaba aquella declaración y se enarboló el pabellón nacional venezolano diseñado por el precursor Miranda.



Combate naval en Costa Firme

La guerra civil surgió ya de inmediato, iniciándose una serie de encarnizados combates en los que los insurgentes atacaron las provincias de Guayana, Coro y Maracaibo, apoderándose de algunos pueblos de las mismas; pero el partido realista reaccionó en su contra a despecho de los suministros de barcos y otros que recibían los rebeldes desde Curaçao. Será un conflicto horrible —escribe José Ramón Alonso— en el cual un débil grupo de militares y marinos españoles, casi nunca secundados desde la metrópoli, tratan de conservar Venezuela para Fernando VII todavía desterrado en Velançay.

En febrero de 1812 el capitán de fragata don Domingo Monteverde, nombrado gobernador, al frente de una compañía de Infantería de Marina traída desde Puerto Rico, cumpliendo órdenes del gobernador Ceballos derrotó a los rebeldes en tierra, al mismo tiempo que se inician realmente las operaciones navales, ya que los sublevados habían conseguido adquirir los navíos necesarios para hacer frente al bloqueo español, amén de expedir numerosas patentes de corso. La *Cornelia* tuvo que regresar a La Habana «por necesidades del servicio» que no eran otras que el desasistimiento naval en aquel puerto, por lo que el bloqueo quedaba notablemente disminuido; pero a pesar de este notorio contratiempo, el primer combate naval, el de Sorondo, tuvo signo español, destacándose en el mismo el comandante de Marina de la provincia de Guayana, don Francisco de Sales Echevarría. La relación del combate con la destacada actuación del marino se publicó en la *Gaceta de la Regencia* de 25 de junio de 1812. Rafael M. Baralt en su obra *Resumen de la historia de Venezuela desde el año de 1797 hasta el de 1830* (París 1841), expresa que de los patriotas apenas quedó un solo hombre vivo y todos sus buques fueron apresados.

Otros factores favorecerían también la buena marcha de las operaciones realistas. Monteverde avanzaba y, a pesar de que el coronel rebelde Ustariz contaba con cinco mil hombres, un ataque lanzado por el marino con sólo quinientos bien escogidos hizo retroceder a Miranda hasta Maracay comenzando a enrolar esclavos en sus filas, para compensar la deserción de sus hombres que se pasaban en gran número a las tropas realistas. Monteverde contaba con el concurso de Ramón Correas, verdadero azote de las guerrillas independentistas y con la excelente colaboración de los llaneros venezolanos que interrumpieron varias veces el curso de la independencia. Otra sublevación de carácter marcadamente monárquico estalló en Valencia, al oeste de Cara-

cas, cerca de la rada donde está Puerto Cabello que permanecía en poder de los independentistas; Miranda y los hermanos Toro la combatieron, pero Monteverde atacó con éxito La Guaira y después tomó La Victoria. Bolívar en el mando de Puerto Cabello se desesperaba; pero Monteverde recibía refuerzos de Puerto Rico, y aunque los españoles disponían de pocos buques, como se ha dicho, dominaban el mar, e Inglaterra, en la que tanto confiaban los insurgentes venezolanos, con una política ambigua aunque oficialmente aliada a España, no se atrevía a prestar ayuda abierta a los patriotas americanos.

El alzamiento de los realistas presos en el castillo de San Felipe en Puerto Cabello, donde el alférez don Francisco Fernández Vinori rompió los grillos y puso en libertad a sus compañeros, permitió a Monteverde apoderarse del recinto y ciudad, y con ello poner fin a la primera etapa de la lucha en Venezuela por la independencia. Los liberados por Vinori se apoderaron de las armas, sometieron a la guarnición del castillo, causaron la voladura del bergantín insurgente *Argos* y la rendición de dos goletas y una lancha cañonera junto a la plaza. Cuando Monteverde se presentó ante Puerto Cabello, las tres cuartas partes de los soldados insurgentes se pasaron al enemigo; Bolívar tuvo que embarcarse precipitadamente para no caer en manos de los españoles y llegó a Caracas con los exiguos restos de su ejército.

Tras la caída de Puerto Cabello, que dejaba en poder de España las regiones occidentales, los llanos, las orillas de Orinoco y el litoral casi entero, Miranda inició con Monteverde negociaciones de paz, cosa que irritó a Bolívar. Miranda, del que dice Fernández Duro «que era el menos violento y juicioso de los caudillos americanos», envió a Valencia a sus ayudantes para solicitar el armisticio, y el 25 de julio de 1812 firma el trarado de paz considerado por los insurgentes como una traición. Nunca había tenido Miranda demasiadas simpatías en el Ejército, a pesar de su infatigable lucha por la emancipación venezolana, quizá por lo agitado y variopinto de su vida pero, tras la firma del tratado con Monteverde, el ambiente se le hizo más hostil. Un grupo de oficiales insurgentes fugitivos, encabezados por Bolívar recibió a Miranda en La Guaira. El propósito inicial de los reunidos era, al parecer, fusilarlo y escapar por el mar. La carencia de embarcaciones debió influir en el cambio de plan. El caso es que decidieron que Bolívar entregara a Miranda a los españoles a cambio de un salvoconducto para salir del país.

Salvador de Madariaga, en su importante biografía sobre el Libertador, lo trata con dureza en este pasaje:

> Bolívar —escribe— entregó a Miranda con el propósito deliberado de congraciarse con el gobierno español y pasarse al otro campo. Es inútil perder el tiempo en inventar explicaciones de lo que está muy claro [18].

Monteverde, que había impuesto en el armisticio que se jurara la Constitución de Cádiz, con la misma autoridad que había exigido antes la obediencia al Rey absoluto, entró en Caracas triunfante y estableció lo que llamó la *ley de la conquista* que era pura y simplemente una dura represión; pero, envanecido por sus triunfos, creó problemas al negarse a reconocer al ya virrey Ceballos, continuando la guerra por su cuenta, donde ya las cosas no le fueron tan bien. El capitán de fragata don Juan de Tiscar, que había sido comandante de Marina de Maracaibo y que actuaba como lugarteniente de Monteverde fue derrotado y herido; y muerto el del mismo empleo don Pedro Cabrera, mientras que sus tropas son duramente castigadas. Así en los primeros meses de 1813, Bolívar obtiene señaladas victorias entrando en Caracas y proclamando la guerra sin cuartel, mientras que Monteverde se ve obligado por sus mismos soldados a repatriarse, siendo más tarde condenado por insubordinación.

Domingo de Monteverde es también un personaje muy controvertido, acaparador de filias y fobias. Se le ha tachado de haber establecido un reino de terror y una dictadura personal que deslució la causa española, pero los enemigos con quienes combatía no le iban a la zaga. Tiene el mérito de haber luchado con valor y entusiasmo a toda prueba, derrotando, en toda línea, a la primera república bolivariana.

En su aspecto naval, y a pesar de los éxitos de su llamada «campaña admirable» se mantuvo el bloqueo naval de las costas y contó con los refuerzos de dos pequeños convoyes custodiados por las fra-

[18] En la importante y documentada obra de S. de Madariaga, *Bolívar*, Madrid, edición de 1984, el personaje, en muchos aspectos, no sale bien tratado. Madariaga no escribe, sin embargo, a la ligera; midiendo y sopesando cuando puede probar documentalmente. Relaciones con Miranda, muerte de Sucre, entrevista de Guayaquil. El papel del marino Monteverde y del militar Morillo está también perfectamente contemplado.

gatas *Diana* y *Venganza*, esta última salida de Cádiz el 5 de agosto de 1813, pero que en realidad no aportó ningún apoyo efectivo a la escuadrilla de Costa Firme pues su comandante tenía orden de regresar inmediatamente a la Península, una vez desembarcasen los mil hombres y pertrechos que transportaba vía Veracruz y La Habana. El capitán general interino de Veracruz don José Miguel de Salomón intentó retenerlo inútilmente.

Con excepción del bloqueo y toma de Cartagena, nunca hubo en Costa Firme una fuerza naval que respondiera a tal nombre, ni siquiera en la tan traída y llevada batalla naval del lago Maracaibo. Pero hubo cosas peores: el capitán general de Venezuela, Miyares, exigió al comandante del bloqueo que le cediera barcos «por exigencias del servicio» con lo que dejó a las fuerzas bloqueadoras en una difícil posición, sólo con dos goletas y un pailebot, que eran mercantes armados en calidad de corsarios.

Cuando el apostadero de Puerto Cabello fue atacado desde tierra por las fuerzas realistas, todos los altos cargos de la revolución huyeron por el mar, sin que nadie les molestara. Se intentó correr un velo sobre el asunto para salvar la responsabilidad del capitán general que dijo que los bergantines habían sido enviados a Puerto Rico para carenar y reparar; pero esto no era cierto ya que estas operaciones se hacían siempre en La Habana. De todas formas la fuga de los rebeldes de Puerto Cabello no sirvió para mejorar la dotación de la escuadrilla y aunque tras la rendición de la plaza se tomaron embarcaciones patriotas, éstas se encontraban en penosas condiciones, puesto que de lo contrario los insurgentes las hubieran sacado del puerto, ya que nadie obstaculizaba su evacuación por el mar.

A primeros de 1823 se procedió también a la evacuación sin resistencia alguna por parte realista de Cartagena; Santa Marta, Cumaná y La Guaira siguieron el mismo camino. La fuerza de los exiguos buques existentes no era la adecuada para impedirlo y la pérdida de los cuatro apostaderos mencionados no pareció impresionar demasiado a La Habana. De aquí que en 1814 la disponibilidad de buques en Costa Firme fuera casi exactamente la misma que en el año anterior. No es extraño, pues, que buena parte del litoral de Venezuela y Colombia estuviese en poder del enemigo y a merced de los corsarios. El bloqueo existía sólo sobre el papel. La escuadrilla de Costa Firme se limitó a interceptar en la medida de sus posibilidades algún buque bri-

tánico; pero sin poner demasiado empeño en ello pues no se deseaban situaciones conflictivas con los ingleses.

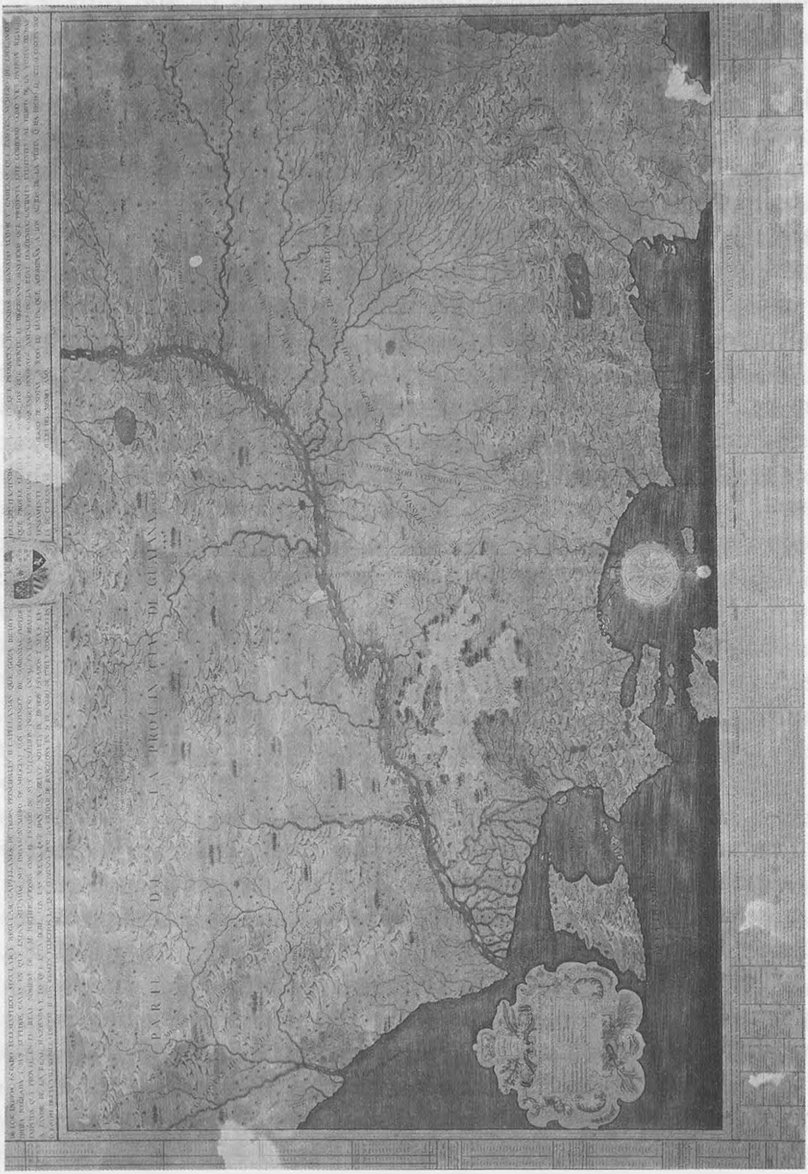
Mejoraron las cosas en tierra con la sublevación de los llaneros, que intuyen una mayor tiranía que la española en la nueva oligarquía criolla, y surge al frente de este movimiento un magnífico conductor de operaciones, el asturiano y antiguo piloto naval cuyo nombre de guerra fue el de Tomás Boves, que evidenció una extraordinaria aptitud guerrera. Bolívar lo derrotó en Araure; pero Boves se tomó bien pronto el desquite en La Puerta, al sur de Caracas, y fueron tantos los estragos que produjo en el campo revolucionario que en diez meses lo dejó prácticamente fuera de combate. Como ha escrito Heredia, dos veces se perdió Venezuela para España y por dos veces fue reconquistada por Monteverde y por Boves, ambos con acusada vinculación marinera de origen, en medio de una tremenda lucha sin cuartel con los recursos del país y sin ayuda directa de la metrópoli, inmersa en sus luchas armadas y pugnas políticas, de las que no eran tampoco ajenas los americanos. A la tercera iría la vencida. Bolívar justificaría la pérdida de Venezuela

> a causa de la extremada generosidad de sus gobernantes [...] Nuestros magistrados han ido a buscar su inspiración en códigos elaborados por dulces ideólogos, convencidos de haber llegado al primer golpe a la perfección política, haciendo de la perfectibilidad (?) humana la base de su república quimérica. Así hemos tenido filósofos por jefes y filantropía por legislación, la dialéctica por táctica, y sofistas en vez de soldados.

También cargaría sus tintas en la falta de organización militar, y en el establecimiento del sistema federal «el más opuesto sin discusión a los intereses de nuestras nacionalidades nacientes» (R. Ballester Escalas, *Simón Bolívar*, Barcelona, 1963).

El error, sin embargo, de Monteverde primero, y de Boves después, fue el no saber atraerse a la población sometida y, muy pronto, las partidas comenzaron a surgir con gran violencia; y como la situación de los españoles en América seguía siendo bastante apurada, a comienzos de 1814 se comenzaron a tomar más en serio los problemas ultramarinos.

Antes, sin embargo, hay que retrotraerse —puesto que en Costa Firme se incluye también el litoral colombiano—, a la evolución de los



Mapa que manifiesta la Gobernación de Cumaná, compuesta por las provincias de Barcelona y Guayana

sucesos en aquel virreinato. Como en todas las demás circunscripciones se instaló también una Junta, pero no tuvo el respaldo unánime de sus habitantes. Por su parte, Cartagena de Indias creó la suya propia y las provincias de Santa María y Río Hacha no quisieron romper sus relaciones con España; pero los disturbios de Quito en agosto de 1809 habían servido para revelar que en Santa Fe las ideas revolucionarias contaban con bastantes prosélitos. Los primeros encuentros armados, en este nuevo campo de acción, fueron en el interior, donde la debilidad del virrey, el general don Antonio Amar, se puso de manifiesto; pero bien pronto se trasladó el escenario a la costa y los cartageneros obtuvieron mayores victorias. El 19 de septiembre de 1811 los revolucionarios cartageneros publicaron un manifiesto de cuyas resultas varias provincias se constituyeron en república federal y concertaron un tratado de alianza con las sublevadas en Venezuela, y la provincia de Santa Fe tomó el nombre de Cundinamarca. La evacuación de Santa Marta, amenazada por los insurgentes, se hizo desordenada y tumultuosamente, no bastando la protección del bergatín *Águila*, la goleta *Princesa* y el místico *Cupido* para atacar al convoy, que fue perseguido y atacado por goletas y bombardas insurgentes con desastroso resultado. También habría de perderse la goleta *Indagadora* de 28 cañones, que ignorante de lo ocurrido en Santa Marta fondeó y fue apresada, escena que habría de repetirse con peligrosa frecuencia a lo largo de toda la campaña. Sin embargo, el régimen de terror, impuesto por el aventurero francés Labaut sublevó a los pueblos cercanos que, en unión de numerosos indios de Bonda, se tomaron la revancha volviendo a Santa Marta a los pocos meses al dominio de España. Los cartageneros volvieron a atacarla enviando otra expedición al mando del también francés Chatillón; pero el teniente de pardos, Tomás Pacheco con 200 individuos de su cuerpo y 600 indios le exterminó en una lucha sin cuartel. Labaut escapó a bordo de la *Indagadora* y la ciudad volvió a poder de los realistas.

Las autoridades españolas realizaron esfuerzos desde Panamá y Portobelo para socorrer a Santa Marta, que se defendía tenazmente de los separatistas; pero el desgaste y la pérdida de barcos eran cada día mayores y el nuevo virrey de Nueva Granada, el mariscal de campo don Francisco de Montalvo, natural de La Habana, en donde había estado desempeñando las funciones de segundo cabo, hizo construir una escuadrilla de cañoneros y, con ella, su ayudante Lerrus apresó en

un combate a once buques cartageneros precipitadamente armados. Pero los insurgentes seguían incrementando su flota con buques armados en Nueva Orleans, Baltimore y otros puertos de Estados Unidos, equipándolos con tripulaciones de aventureros europeos y americanos; barcos ligeros y bien pertrechados de los que lograron contar con 32 en 1813, con lo que dificultaban el tráfico comercial español, llegando a apresar en el canal de Bahama las fragatas mercantes *Dolores, Carmela* y *Rosa*, procedentes de Cádiz, así como otras embarcaciones de menor porte. A partir de estos sucesos, la historia de la revolución de Venezuela y de Nueva Granada se confunden en una sola y tiene un protagonista singular: Bolívar.

El regreso a Madrid de Fernando VII (24 de marzo de 1814) y su consiguiente recuperación del trono, abría nuevas expectativas en los dominios americanos, donde la pacificación en las distintas áreas iba imponiéndose, y aunque en Venezuela los realistas conservaban las plazas de Puerto Cabello, Coro y La Guaira, en Colombia los insurgentes mantenían Cartagena de Indias. Hubiese sido el momento para ensayar una amplia política de tolerancia y concordia, encauzando hábilmente las aspiraciones independentistas a una mentalización autonomista en los ámbitos político-administrativos e inculcando en los naturales de las clases más humildes, que habían evidenciado generalmente mayores muestras de españolismo que las clases altas, la idea familiar de una patria común. Aunque la independencia no hubiera podido pararse, pues muchos factores influían en ella, se hubiese salido con dignidad y sin el total rompimiento de lazos. Pero Fernando VII no lo entendió así, y al igual que dispuso para la metrópoli la vuelta del antiguo orden, dispuso también, con equivocada visión de futuro, un riguroso plan para la América española. Los soldados que tan heroicamente habían luchado contra los franceses arrojándolos del territorio patrio, avezados por tanto en las penalidades del combate, podían ser utilizados en la empresa, y así se hizo, aunque no con la rapidez deseada, casi siempre por el entorpecimiento de los trámites presupuestarios y burocráticos. Hasta el 17 de febrero de 1815, después de bastante tiempo de preparativos, no pudo zarpar de Cádiz la expedición al mando del teniente general don Pablo Morillo, que había sido soldado y después alférez de Infantería de Marina en sus años mozos, y cuyo mando naval estaba a cargo del brigadier don Pascual Enrile. Expedición o convoy numerosísimo, pues contaba nada menos que de 42 fragatas y 10 bergantines mercantes,

transportando un ejército de 10.209 hombres entre oficiales y tropas. Enrile comandaba una escuadrilla integrada por el navío *San Pedro de Alcántara*, fragatas *Diana* e *Ifigenia*, corbeta *Diamante*, goleta *Patriota*, barca *Gaditana* y doce obuseras. La preparación del convoy fue muy lenta y pasó por diversas vicisitudes, que deben ser puntualizadas ya que se trata, sin duda, de la expedición de mayor porte que desde 1808 España podía enviar a la difícil lucha en el suelo americano, con un ejército completo y mandos adecuados.

La comisión de Reemplazos de Cádiz, que tenía a cargo los preparativos, había previsto en principio 8.000 hombres, distribuidos en tres grupos (3.000 para Montevideo, 3.000 para Costa Firme y 2.000 para Nueva España) pero se tropezaba con el inconveniente de la falta de buques. El capitán de navío don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, comandante de la *Ifigenia* manifestó que si no contaba con más buques de guerra no podría escoltar, con la seguridad suficiente, los doce transportes del convoy; pero los buques seleccionados necesitaban reparaciones de elevado coste y no era fácil encontrar los fondos necesarios para ello, por lo tanto las tres expediciones previstas y simultáneas para el refuerzo o ataque de tres puntos distintos, quedaron reducidas a una que debía ir a Montevideo, conocidas las noticias del combate naval de 16 de mayo de 1814, frente a Buenos Aires, donde los realistas perdieron once embarcaciones. Se sacrificaba así el socorro de Costa Firme con el fin de agregar más hombres al Río de la Plata. Sin embargo, al ser abiertos los pliegos secretos, que fijaban las operaciones, en plena navegación, se ordenaba a Enrile poner rumbo a Costa Firme. Se habló de que el cambio fue motivado por el espionaje inglés, que intentaba averiguar a toda costa el destino del convoy, y ser la zona comprendida entre Jamaica, Costa Firme y Panamá un centro de actividad pirática británica. Al concretarse una sola expedición es cuando se designa a Morillo como jefe superior de la misma, con Enrile de segundo, aunque es el responsable máximo en los aspectos náuticos de la travesía. Estando ya preparada la expedición y a punto de salir, Enrile presentó la dimisión aduciendo motivos de salud; pero para que no se interpretase mal su petición, solicitó ir a América sin mando. En Marina no quedaron muy convencidos y se le dijo que mientras estuviera enfermo se valiese de su segundo, el capitán de navío don Francisco Javier de Salazar, al que se le había asignado como ayudante. La salud de Enrile debió mejorar pues no fue necesario que

Salazar tomase el mando efectivo. Los restantes cargos del convoy —con independencia del mando de los buques— fueron también nombrados por Enrile: comandante del convoy y de los buques mercantes, teniente de navío don José María Chacón, y comandante de las barcas obuseras, capitán de fragata don Manuel Cordero.

Los mandos de los buques eran también escogidos, integrándolos marinos de reconocido prestigio profesional, muchos de ellos con anteriores experiencias americanas. El navío *San Pedro de Alcántara*, de 64 cañones, estaba mandado por el capitán de la misma clase don Francisco Javier de Salazar con 486 hombres de tripulación y 11 de plana mayor; aunque adoleciendo falta de marineros, cosa que también ocurrirá en los restantes buques; la fragata *Ifigenia*, de 34 cañones, al mando del capitán de navío don Alejo Gutiérrez de Rubalcava con 267 hombres; la fragata *Diana*, de 34 cañones, mandada por el capitán de navío don José de Salas, con 209 hombres; la fragata *Venganza*, también con el mismo armamento que la anterior, al mando del capitán de la misma clase don Tomás Blanco, 114 hombres (aunque ésta no salió con el convoy); la corbeta *Diamante*, de 14 cañones, mandada por el capitán de fragata don Ramón Eulate, con 57 hombres; la goleta *Patriota*, de siete cañones, mandada por el teniente de fragata don Jacinto Marcaida, con 54 hombres; y la barca *Gaditana*, de un solo cañón, mandada por el primer piloto graduado de alférez de fragata don Juan Diéguez. Las doce obuseras completaban la expedición.

El acondicionamiento de los buques de guerra pasó, como de ordinario, por grandes dificultades, como siempre por escacez de fondos y el inevitable forcejeo de la Comisión de Reemplazos de Cádiz por un lado, y los comandantes y las autoridades de Madrid por otro. Los buques necesitaban también reparaciones de consideración y las obras se realizaban con desesperante lentitud. Enrile entendió también que tres bajeles eran demasiado poco para escoltar el convoy, que cada vez iba en aumento, y pidió que se le facilitase un navío, dos fragatas y algunas corbetas y goletas. Le añadieron en principio las fragatas *Sabina* y *Venganza*, pero al final se quedaron en Cádiz por no estar preparadas. De todas formas Enrile conseguiría aumentar la flotilla de escolta con el navío *San Pedro*, la goleta *Patriota* y la barca *Gaditana* más doce obuseras —como se ha visto—, y el 12 de enero de 1815 presentaba su informe sobre los buques asignados y la propuesta de mando definitivo para los mismos.

Como el convoy salía falto de marineros hubo de acudir al procedimiento de las levas, reclutando a los pescadores por sorpresa y malas artes, lo que dio lugar a no pocas reclamaciones y protestas. En cuanto a los soldados profesionales fueron embarcados, mal que bien, en los buques mercantes, cuyos dueños se mostraban reacios a ofrecerlos, temerosos de que fueran armados en guerra o tal vez esperando contratos más sustanciosos a medida que el gobierno tuviese necesidad imperiosa de contar con sus servicios [19]. Se aplicó, por tanto, la legislación de guerra que permitía la incautación directa, pero así y todo, la expedición no pudo completarse sino hasta casi las vísperas de su partida. Para evitar sabotajes y entorpecimientos en el desarrollo de la expedición, se dictó una orden en la que se especificaba que el capitán que se sustrajera a sus obligaciones con notorio perjuicio para el buque de su mando, sería enrolado como último grumete en el navío *San Pedro*, y todavía era más dura la sanción para los que simulasen vías de aguas en sus embarcaciones, que quedaban sometidos, de inmediato, a consejo de guerra. Estas duras cautelas, impuestas por las circunstancias, acabaron con los problemas y la expedición pudo por fin hacerse a la mar con la tropa a bordo, dirigiéndose parte de los buques a Rota en la tarde del 16 de febrero, donde esperó al resto, y al día siguiente ya estaban todos en franquía. Componían la expedición los regimientos de Infantería de La Unión, Barbastro, León, Victoria, Legión, Cazadores de Castilla y Batallón del General; los de Caballería, Dragones de la Unión y Husares de Fernando VII, un escuadrón de Artillería, una compañía de minadores y otra de obreros.

El oficial de órdenes don Rafael Santibáñez había entregado a los comandantes un ejemplar del reglamento de navegación, donde se especificaban las instrucciones a seguir y la formación de tres columnas precedidas cada una de dos buques de guerra y seguidas por las obuseras. Se fijaban las rutas y un complicado código de señales, compuesto por banderas de distintos tamaños, figuras y colores, serviría

[19] Se produjo al armar esta expedición una figura muy conocida durante los Austrias y que, precisamente con la creación de la Real Armada se trató de evitar, consistente en el embargo de buques a los armadores mercantes, lo cual, al decir de Mahan, acrecienta el poder naval a costa del marítimo, arruinando a los armadores por ende a los astilleros constructores y reparadores creando aversión a invertir en los negocios del mar (J. Blanco Núñez, *op. cit.*).

para comunicarse. El 28 de febrero se abrieron los pliegos secretos y se dio a conocer a toda la expedición el destino definitivo de Costa Firme. Ello implicaba, por tanto, un cambio de rumbo que fue también notificado por Santibáñez, de orden de Enrile. Para las instrucciones de arribada a Costa Firme, el primer punto a tocar y de reunión sería la isla de Tobago; después Carúpano, para dirigirse desde allí a la isla Margarita con el fin de tomarla. El 27 de marzo Santibáñez destacó a la *Diana* con el fin de que reconociera Tobago y recogiera noticias; el resto del convoy llegó a la isla el 3 de abril sin problemas. El convoy se dirigió después a Carúpano, donde llegó dos días más tarde, y el 15 estaba en Pumpatar, forzando la rendición de la isla y dirigiéndose a la de Coche en cuyas proximidades, tal vez por negligencia, tal vez por sabotaje, se incendió el navío *San Pedro*, abarrotado de municiones, víveres y fondos, lo que constituyó un duro golpe para la expedición.

En Carúpano se había unido a Morillo el brigadier Morales, con un batallón de negros zambos «que producían terror al enemigo». Morales y sus llaneros habían prácticamente pacificado el país a la llegada del general español, si bien quedaba por someter la isla Margarita donde los cabecillas Bermúdez y Arizmendi intentaron resistir a base de estratagemas, como el enarbolamiento de falso pabellón; pero al final se rindieron acogiéndose Arizmendi a la amnistía otorgada por Morillo, en contra del parecer de Morales, que en términos de gran dureza se opuso a ella, haciendo ver que se trataba de un feroz criminal. No consiguió torcer la voluntad de Morillo, y los hechos posteriores darían la razón al brigadier Morales, ya que Arizmendi, pese a las promesas hechas a Morillo de no volver a empuñar las armas, no cumplió su palabra y se puso nuevamente al frente de unas tropas con las que cometió toda clase de fechorías. A pesar de que los venezolanos lo tienen por héroe, su doblez y su ferocidad borran cualquier halo romántico de su figura.

La campaña de Morillo fue rápida y eficaz. Entró en Caracas el 11 de mayo, y se dispuso a bloquear Cartagena, mientras que una parte de su expedición pasaba por mar a Santa Marta, donde había ocurrido una matanza de españoles y a la que llegan el 22 de junio Morillo y Morales con 8.000 hombres, condecorando al cacique de Mamatoco por la fidelidad y valentía de sus indios. Lo más práctico hubiese sido atacar Cartagena, pero Morillo prefirió bloquearla, buscando su rendición y, aprovechando la amistad de Enrile con los insurgentes defensores, Mo-

tufar y Villavicencio —con los que había coincidido en la Península—, los intentó persuadir para lograr que volviesen a la legalidad y ahorrasen al país nuevos días de luto. Sus argumentos no fueron escuchados, pero Cartagena, extenuada por el hambre y las penalidades, capituló el 6 de diciembre. Montufar y Villavicencio habían huido la noche anterior en un buque a favor de la oscuridad.

En los últimos días de la defensa cartagenera y a la desesperada, las fuerzas navales insurgentes intentaron hacerse a la mar atacando a la escuadrilla ligera con que le cerraba el paso el teniente de navío don José de la Serna, y al no conseguir su objetivo se retiraron entre grandes dificultades degollando a los prisioneros españoles. Tres de las embarcaciones fugitivas pudieron, no obstante, ser atrapadas y días más tarde el comandante de Marina de Cumaná don Javier de Salazar, consiguió destruir a los insurrectos de aquella costa varias embarcaciones, algunas de ellas de indudable importancia. Por otra parte, barcos de mayor tonelaje como el bergantín *Saeta*, corbeta *Diana* y goleta *Floridablanca*, amarrados en Veracruz, contribuyeron a la brillante campaña de Morillo en Nueva Granada, cuya entrada había sido abierta por sus tropas. La insurrección, sin embargo, tomará nuevos impulsos tras los auxilios de un criollo holandés de Curaçao, que pondrá a disposición de Bolívar dinero y buques, y organizará una flotilla bajo bandera colombiana tomando el rango de almirante de la República. Se trata de Luis Brión, nacido en Curaçao, y a quien Bolívar llamará el primer protector de América y el más liberal de los hombres. Aunque será en poco tiempo el almirante de la flota que en buena parte él mismo aporta, su primer nombramiento es el de capitán de fragata, y así se le dirigen los primeros escritos del Secretario de Guerra y Marina, en esta ocasión, Manuel García de Sena.

Generalmente los barcos insurgentes de la primera época de luchas en el mar estaban maniobrados por aventureros; pero, con el nombramiento como capitán de navío del mulato José Prudencio Padilla, marino de buenas cualidades que había servido en la Real Armada y se enorgullecía de haber tomado parte en el combate de Trafalgar a borde del *Santa Ana*, se institucionalizaba el diseño de las nuevas marinas. También el almirante mecenas, Luis Brión, era mulato y muchos de los tripulantes, hombres de color, antillanos y jamaicanos, en los que el señuelo de una buena paga estaba por encima de cualquier motivación política, aunque no fuera ése el móvil que ani-

mara a sus jefes. El primer encuentro de la abigarrada flota, cuando ponían rumbo a la isla Margarita, lo tuvieron con el bergantín español *Intrépido* mandado por el teniente de navío don Rafael de la Iglesia y con la goleta *Rita* al mando del alférez de navío Mateo Ocampo. La escuadra de Brión se componía de siete goletas, todas bautizadas con nombres significativos: *Bolívar, Mariño, Constitución, Piar, Brión, Feliz* y *Conejo*. El combate, de más de tres horas de duración, fue bizarro, como desigual era la fuerza (Fernández Duro). Al *Intrépido* le atacaron los tres mayores buques de Brión, abordándole repetidas veces hasta dejarlo reducido prácticamente a astillas, y la *Rita* corrió la misma suerte. Ambos comandantes murieron en el combate —que fue relatado minuciosamente en la *Gaceta de Madrid* el 1 de abril de 1817, según el parte suscrito por el brigadier Enrile— sin que vieran abatidas sus banderas. La conducta heroica del comandante del *Intrépido* causó tal impacto en la corte de Madrid, que Fernando VII dispuso que siempre hubiese en los Estados Generales de la Armada un buque con el nombre de *Intrépido la Iglesia*.

Tras esta victoria naval, los independentistas encendieron por tercera vez la guerra en Venezuela; si bien sufrieron al principio graves reveses, ya que la Marina española en arriegadas acciones les apresó varias embarcaciones, quedando reducida la escuadra de Brión a muy pocas unidades; pero, los recursos de las tropas españolas iban agotándose rápidamente, con pocas posibilidades de reposición, mientras que Bolívar —infatigable en su tesón— lograba los suyos del país mismo donde la mayor parte de sus habitantes estaban ya sumados a su causa, porque para los soldados de Morales —los famosos llaneros, que anteriormente habían luchado a las órdenes de Boves—, en principio la política apaciguadora de Morillo fue una decepción y, acostumbrados al fragor de la lucha, fueron agrupándose en torno al capitán don Juan Antonio Páez que levantará de inmediato la bandera de la insurgencia. Arizmendi, el cabecilla perdonado, ha vuelto a sublevarse y se ha unido a Bolívar, en cuyas tropas destaca la crueldad del mulato general Manuel Piar, que más tarde será fusilado por el Libertador, acusado de traición. La guerra es a muerte y sin cuartel; pero no vamos a penetrar en ella sino en sus connotaciones navales; los éxitos y reveses se suceden con distintas alternativas, hasta que a fines de 1820 —año en el que se han producido importantes acontecimientos en España—, Morillo suscribe un armisticio con Bolívar y regresa a España desmorali-

zado y maltrecho. La ayuda que a través del cuerpo expedicionario, sublevado por Riego en Cabezas de San Juan, debía haber recibido, no pudo hacerse efectiva, y el nuevo cambio de rumbo de la política española tendría de inmediato sus repercusiones en América.

Cuando Fenando VII no vaciló en declarar, en su Real Orden de 9 de marzo de 1820, que penetrado su real corazón del dogma inalterable de promover la felicidad de los pueblos había decidido jurar la Constitución, calificada por él mismo tan duramente; agregando en su proclama a los americanos, de abril de 1820, haber sido la fatalidad culpable de la reinstauración en 1814 del absolutismo, hasta que

> el clamor general del pueblo en ambos hemisferios y sus demostraciones enérgicas le convencieron al fin de que era preciso retroceder del camino que incautamente había tomado.

Los conservadores de Lima y de México comprendieron que con aquel nefasto sistema nada cabía esperar y que la única forma de verse libre del mismo sería abandonar la causa realista y la separación de España. Con ello la suerte de la causa emancipadora estaba echada.

La agrupación naval del brigadier Enrile había subsanado momentáneamente los complicados problemas que los realistas tenían planteados en Costa Firme; pero la actividad marinera de los insurgentes o patriotras, desplegada desde mediados de 1816, puso de manifiesto las limitaciones de la escuadrilla española. El Gobierno de Madrid seguía incapacitado para mandar ayuda estimable, sin embargo iniciaron los trámites y preparativos para una nueva expedición de apoyo, habilitándose dos corbetas, la *Descubierta* y la *Diamante*, esta última perteneciente a la expedición de Enrile a Costa Firme, pero que había regresado a Cádiz a fines de 1816. La nueva agrupación estaría mandada por un veterano de la anterior, el capitán de fragata Francisco de Paula Topete, que había llegado a Cádiz con la *Diamante*. Las instrucciones se las entregó el capitán general de Cádiz don Baltasar Hidalgo de Cisneros, y en ellas se especificaba que habría de conducir 1.600 hombres del regimiento de Navarra a Portobelo y La Habana; pero antes debía pasar por Margarita y, en contacto con Morillo y Enrile, tratar de someter la isla.

Los preparativos de la expedición se hicieron con rapidez, sin que faltaran las dificultades y, compuesta de las dos corbetas y nueve trans-

portes, salió de Cádiz el 1 de abril de 1817. El viaje era lento porque los transportes eran muy pesados y había que reconocer la ruta por si había enemigos. El 9 de mayo estaba en Tobago y supo que Barcelona (Colombia) había sido tomada por los realistas, pero no pudo establecer contacto con Morillo. De Barcelona se dirigió Topete a Cumaná, pero el mal estado de sus buques le impidió seguir hasta Portobelo. La *Diamante* y la *Descubierta* llegaron en tan malas condiciones que no se atrevió Topete a enviarles a reparar a La Habana. No pudo emprenderse la segunda reconquista de Margarita, y por tanto la expedición no representó ningún refuerzo naval efectivo.

Las operaciones navales en Costa Firme adolecían, por tanto, de falta de ayudas materiales, y la escuadrilla tenía que sostener frecuentes combates con los insurgentes, quienes lograron imponerse —si bien a base de grandes esfuerzos— contando con la ayuda del aventurero y marino inglés sir Gregor MacGregor que se apoderó de Portobelo, obligando al general Hore que había tomado el mando de Panamá a recobrarla, poniendo en fuga al intruso, que volvió a la carga desde Jamaica para ser rechazado nuevamente. Con anterioridad, el bergantín *Almirante* bajo el mando del teniente de navío don Guillermo Aubarede, había rendido a la goleta insurgente *Eugenia*, pero éstos se apoderaron de la goleta correo *Ramona* con tres buques mercantes que escoltaba. La polacra *Carmen*, mandada por don José García de Quesada, rechazó el abordaje de tres enemigas a las que infligió duro castigo y el místico *San Antonio*, del teniente de navío don José Guerrero, rindió a dos flecheras sobre la punta de Araya. Combates o escaramuzas que no dejaban de incidir, de algún modo, en el curso de las operaciones militares.

Tras la repatriación de Morillo siguiendo instrucciones del Gobierno, las tropas españolas, que aún permanecían en América, quedaban al mando del mariscal de campo don Miguel Latorre, que dejaba estipulado con Bolívar un armisticio de seis meses para tratar de encontrar, durante esa acordada suspensión de hostilidades, la fórmula de una prórroga indefinida. A tal efecto, se designaron comisarios especiales para cada región y el Gobierno los buscó entre oficiales de Marina, en razón del conocimiento de la tierra y las personas, sin profundizar en el de las ideas. Así, para Venezuela fueron nombrados el capitán de fragata don Francisco Espeliú y el brigadier don José Sartorio; para Santa Fe en Nueva Granada, el capitán de fragata don Juan Barri y el capitán de

navío don Tomás Urrechea; para el Perú el brigadier de Arias y el capitán de fragata don Manuel Abreu, y para Nueva España, el brigadier don Carlos de Irisarri. Los disidentes tras las negociaciones no encontraban, por parte de España, otras trabas para dejarles en libertad de acción que las de prestar juramento a la Constitución española de 1812 y el envío de representantes al Congreso español.

En Cartagena de Indias, que tras su reincorporación a España había establecido su residencia el nuevo virrey de Santa Fe, se produjo una nueva sublevación, cayendo en manos revolucionarias Santa Marta, desde la que estableció el almirante Brión un bloqueo en regla con el apoyo de las fuerzas sutiles del capitán de navío don José Prudencio Padilla. Éstas, que contaban con no menos de cuarenta embarcaciones armadas, atacaron y hundieron el bergantín *Andaluz* cuyo comandante, el teniente de navío don José de Carranza, murió en el combate. Cartagena de Indias tuvo que capitular en honrosas condiciones y los insurgentes quedaron dueños de la principal fortaleza y plaza de armas de América Central, ganada con tanto esfuerzo por el general Morillo en su primera campaña ultramarina. La pérdida de Cartagena fue un duro golpe para la causa realista; aunque todavía flameará la bandera española en Puerto Cabello, convertido en apostadero naval, y en algún que otro lugar a finales de 1820.

Se llega así a una nueva, aunque tardía y limitada, reacción del gobierno constitucional con el envío de la expedición Laborde, conocida también con el pomposo nombre de División de Costa Firme, puesta bajo el mando de un marino excepcional, entonces capitán de fragata, nombrado al propio tiempo comandante del apostadero de Puerto Cabello. En realidad desplazó sólo 1.500 hombres y estaba integrada por cinco buques de guerra, las fragatas *Ligera* y *Viva*, corbeta *Aretusa* y bergantines *Hiena* y *Hércules*, además de cuatro fragatas transportes *Socorro, Astrea* y *Carlota* y el bergantín *Hércules*, homónimo del de guerra. Aunque, desde 1818, el ministro de Guerra don Francisco J. Eguía venía pidiendo el envío urgente de al menos 2.000 hombres para Costa Firme, no salió hasta el 11 de noviembre de 1820. Chacón y el capitán general de Venezuela, Moxó, habían expuesto el año anterior la necesidad urgente que tenía la escuadrilla de Venezuela de pertrechos y barcos de guerra, pues había noticias de que Brión atacaría La Guaira o cualquier otro punto. El capitán general de Cádiz no se veía con medios para acceder a los apremiantes deseos de Chacón y Moxó,

pues se estaba preparando la que debía haber sido *la gran expedición* (que debió de transportar las tropas de Riego a Buenos Aires); pero ésta fracasó tras el alzamiento de Cabezas de San Juan, y no hubo en Cádiz buques disponibles para organizar la encomienda a Laborde hasta haber transcurrido más de un año.

El nombramiento de Laborde como comandante de Puerto Cabello (23 de diciembre de 1819), era un paso decisivo para una mayor garantía en las futuras operaciones de Costa Firme, pues conocía perfectamente las limitaciones que padecían los marinos y las casi nulas posibilidades de la escuadrilla, y se descargó con peticiones, que suponía no serían atendidas, como la de que La Habana, de Nueva España y el intendente de Caracas hicieran frente a todos los gastos del apostadero de Puerto Cabello, lo que en principio logró al menos de un solo nominal. No obstante, Laborde planteó más tarde la renuncia por motivos de salud, pero no le fue atendida. Durante el levantamieto de Riego, Laborde había estado a las órdenes directas del coronel Quiroga, al que tomó como valedor; pero en Marina se utilizaron los mismos argumentos que el propio Quiroga ofrecía para confirmarlo en su nombramiento como comandante de Puerto Cabello:

> El capitán de fragata don Angel Laborda —había dicho Quiroga— me auxilió mucho en el restablecimiento del orden constitucional y en la busca de la libertad de España, que en La Carraca no costó mucha sangre gracias a su madurez y sabiduría.

El ministro le dijo a Quiroga que no le removía de la comandancia de Puerto Cabello, ya que al ser hombre

> que se acomodaba bien a las circunstancias del restablecimiento del orden constitucional, podía colaborar a la pacificación de América.

Pero Laborde seguía instanciando y en Madrid se entendió que *repuchaba* el destino, y como ello resultaba en perjuicio de su comisión se ordenó que tomase el mando de División el capitán de fragata don Antonio José del Campo, y del mando de la fragata *Viva* el de igual empleo don Domingo Cánamo. La *Viva* debía haber ido a distintos lugares de América a comunicar la buena nueva del restablecimiento del orden constitucional y, después de cumplida su misión, agregarse

Ángel Laborde: El marino español más destacado durante la emancipación de América (Museo Naval)

al apostadero de Cartagena de Indias; pero Del Campo también mostraba pocos deseos de ir a América. Se encontró una fórmula para que Laborde desistiera de sus renuncias y Del Campo no llegase a presentarlas: la concesión de la encomienda de la Orden de Isabel la Católica. Los dos se encontraron a gusto con la distinción y Laborde dio gracias al ministro con las siguientes prometedoras palabras:

> Puede desde luego su majestad contar con que no queden frustradas las miras que han movido su real ánimo al destino mío en Costa Firme

añadiendo que

> jamás lo he graduado como sacrificio, sino como un dulce deber impuesto a un buen militar.

Sin embargo con Del Campo no sucedió lo mismo, pues presentó la renuncia por enfermedad y le fue aceptada. Se nombró comandante de la *Viva* al capitán de fragata que también rehusó, y a última hora, se hizo con el mando de la misma don Domingo Cándamo.

Cuesta trabajo pensar que las excusas de Laborde y Del Campo fuesen motivadas por razones egoístas pues, desde luego, cobardes no eran. Quizá la respuesta esté en la responsabilidad que habrían de afrontar en el mando de los buques adquiridos a Rusia, y presentes en la expedición cuyo lamentable estado hacía prever las peores consecuencias. Esta escandalosa compra se había realizado en 1818 en negocio acordado por hombres de la camarilla del Rey (el embajador ruso Tatichiesf entre ellos) sin conocimiento de la Real Armada, la cual no se enteró de la adquisición hasta que se le ordenó hacerse cargo de los buques. Como el ministro de Marina, don José Vázquez de Figueroa, elevara a Fernando VII el dictamen de los reconocimientos que llevaron a cabo los ingenieros, en cuyo documento se hacía constar la inutilidad del material comprado, la cólera real se dejó sentir; Vázquez de Figueroa fue desterrado a Santiago de Compostela y sustituido por don Baltasar Hidalgo de Cisneros, más acomodaticio con la regia voluntad; y los brigadieres don Francisco Beranguer y don Roque Guruceta, que también se significaron en sus protestas, fueron dados de baja en el escalafón; dividiéndose igualmente el Almirantazgo por los reparos que

puso a tan descarada y ruinosa negociación hecha a sus espaldas. De no haber sido un auténtico fiasco la compra de los buques rusos, se hubiera podido organizar la escuadra que habría de custodiar la gran expedición a Buenos Aires, y operar en el Río de la Plata a las órdenes del veterano brigadier don Francisco Mourello.

Los desgraciados navíos —a los que todavía el zar Alejandro I añadió algún otro de regalo (?)—, fueron rebautizados con nombres españoles e incorporados algunos a la «grande expedición», que se preparaba en Cádiz y que iría mandada por el veterano jefe de escuadra don Francisco Morelle que nombró, como mayor general, al capitán de navío don José Primo de Rivera. El alzamiento de Riego dio al traste con la expedición; pero, como las peticiones de buques *para todo* que de las Américas venían (bloqueos, correos, persecución de piratas, etc.) continuaban, se arbitró la descafeinada expedición Laborde, retrasada y retardada, menguada esperanza también de una recuperación del poderío español en sus lejanos litorales de la otra orilla atlántica.

Los buques de guerra que habrían de componer la expedición estaban designados a primeros de marzo de 1820 y no se cambió ninguno, pero el panorama que en los mismos se presentaba no era nada halagüeño: la fragata *Ligera*, antiguo buque ruso con las maderas podridas; corbeta *Aretusa* de muy poco andar; bergantín *Hércules*, necesitado de reparación, y la fragata *Viva* otra adquisición rusa que, también en mal estado, no podría pasar de Portobelo. No es de extrañar que Laborde no quisiera salir hasta que las obras de acondicionamiento, lentas como de costumbre, estuvieran realizadas. Pero Madrid urgía, porque la *Viva* tenía que anunciar en América la convocatotia de las Cortes, y no encontraba justificación alguna para la demora de la expedición.

Ésta saldría, por fin, el 11 de noviembre de 1820 de Cádiz, y Laborde elaboró un código de señales secreto, distinto para cada día de la semana y mes, dando instrucciones a sus comandantes para que evitasen ser reconocidos por cualquier buque ajeno a la agrupación, fijando los puntos de reunión en caso de dispersión y con un orden de marcha en dos formaciones, una originaria y otra de batalla, minuciosamente preparado. No hubo necesidad de utilizar la segunda formación pues la travesía transcurrió con toda normalidad, llegando a La Guaira (18 de diciembre), de donde pasaron a Cumaná para recalar finalmente en Puerto Cabello.

Indudablemente la División de Costa Firme constituyó un notable refuerzo para los exiguos medios de la escuadrilla; pero nunca llegó a tener la potencialidad y efectividad que le han adjudicado algunos historiadores hispanoamericanos haciendo suyas las opiniones de la secretaría de ultramar que la calificaban como refuerzo poderoso y suficiente para adquirir la superioridad marítima en aquel mar. Las expresiones triunfalistas del Gobierno, como tantas veces, desfiguraron completamente la realidad y no se acomodaron a lo sucedido en Costa Firme desde la llegada de Laborde; y no precisamente por la ineptitud de los mandos, sino por el completo abandono en el cual dejó el Gobierno de Madrid a la escuadrilla.

El departamento de ultramar sabía perfectamente que la *Viva* se había hundido en Portobello, casi inmediatamente después de su llegada a América; igualmente que la corbeta *Aretusa* regresó a España a los pocos dias; que la *Ligera* necesitó reparaciones constantes y que el bergantín *Hércules* se desplazó a La Habana con el fin de reparar. La abundantísima correpondencia de Laborde a lo largo de todo el año de 1821, relatando los acontecimientos en el apostadero de Puerto Cabello, con las penalidades sufridas en las sucesivas evacuaciones de La Guaira y Cumaná, la pérdida de estos apostaderos, y el prolongado bloqueo de su mando con los padecimientos soportados rebaten, en todo, las injustas manifestaciones del Gobierno que, con el fin de justificar su indolencia, llegó a decir en las Cortes «que la Marina había abandonado las costas de Perú, Venezuela y México» (*Gaceta* del 1 de febrero de 1822).

Esa poco airosa salida gubernamental, que además de injusta era falsa, podría imputarse a la irritación que en las altas instancias producían las constantes reclamaciones de Laborde. Con la fuerza naval que se le suponía y el lamentable estado de la Real Armada, poco podía esperar de las autoridades peninsulares. Por eso escribe estas duras frases:

> O la Metrópoli hace efectivo los socorros, o borra del mapa de sus posesiones las provincias de Venezuela. Los males no se curan con expedir oficios del ministerio a ministros sino con prontos y eficaces remedios.

Algún tiempo después tuvo Laborde confirmación de sus palabras. Se le contestó desde Marina que estaban pendientes de ultramar y éste

de Hacienda, para el envío de recursos. Parecían que estaban *preocupadísimos* de la suerte de las posesiones ultramarinas; pero la cosa no pasaba de dictámenes y pareceres, en Consejo de Estado o Juntas de Guerra, aunque las mismas Cortes acuerden que

> debe excitarse el celo del Gobierno para que con la preferencia que reclaman los negocios de ultramar, dé los medios para proteger aquellas provincias y la seguridad de los españoles allí residentes.

Las repetidas consultas al Consejo de Estado estuvieron propiciadas, más que por las denuncias de Laborde, por una especie de ultimátum que lanzó el general en jefe don Miguel de Latorre, que se hizo cargo del ejército después de la salida de Morillo para España el 5 de enero de 1821, e inmediatamente se apercibió de que no podía reanudar las operaciones con las tropas que tenían a su disposición. Pidió mayores apoyos y amenazó con embarcarse si el ejército no era reforzado convenientemente, con clara referencia a la Marina huérfana de efectivos en Puerto Cabello.

Si a los marinos no se les hacía caso, Latorre consiguió mover mayor papeleo burocrático; pero, como siempre, no resolvió nada. Laborde era más modesto en sus pretensiones; había solicitado alguna fragata o bergantín que por su mejor maniobrabilidad y menor calada, eran las más adecuados para las misiones a desempeñar.

Todas estas reflexiones y consideraciones no impiden el retomar el camino de los hechos, que en su aspecto naval, y desde antes incluso del regreso de Morillo no tuvieron cariz optimista en las operaciones de Costa Firme. Tras la victoria de Bolívar en Bocayá, que aseguró la independencia de Colombia, el almirante Luis Brión, principal mando naval del Libertador y jefe de la flota patriota, combatió con mayor desenvoltura y mejores apoyos a los buques españoles frente a la Costa Firme y en los ríos; y una vez más la isla Margarita sirvió como base de operaciones a los insurgentes. Ya es sabido que la expedición que Morillo envió para la reconquista de la isla fracasó, y a finales de 1819, el capitán de navío patriota don Antonio Díaz, al mando de una fuerza naval en apoyo del general venozolano Páez, derrotó a una escuadrilla española en Río Apure. Cartagena se había perdido sin resistencia en octubre de 1821 y también Cunamá y La Guaira. Los insurgentes bloquearon Puerto Cabello en abril de 1822 con 21 buques, la descripción del

asedio descrita por don Juan Barri, capitán de fragata y comisionado regio en Puerto Cabello, es elocuente:

> La Marina está reducida a la nada y tiene que contentarse con mirar a los buques enemigos. A la vista hay dos bergantines, una polacra, seis goletas y ocho o nueve flecheras. Los cañonazos son continuos.

La situación por tanto era angustiosa, máxime cuando en Puerto Cabello estaba refugiado todo el ejército de Costa Firme y la Marina se veía obligada a buscar sustento para todos, incluida la población. El bloqueo duró hasta finales de junio y los tres buques hábiles se vieron obligados a forzarlo varias veces con el fin de avituallar la ciudad. Levantado el bloqueo, Morales preparó su expedición de Laborde quien prefería iniciar las operaciones en lugares más próximos. Los insurgentes no se apoderaron de inmediato de Puerto Cabello, desguarnecido de tropas y buques, y prefirieron dejar que Morales se encerrase en el saco de Maracaibo (contra la opinión de Laborde). Desde allí lanzó su angustiosa petición de socorro al darse cuenta de la situación de la escuadrilla, con buques imposibilitados para cualquier servicio, petición como siempre concretada en el imposible de dinero y barcos.

Pero antes de centrarnos en la batalla naval de lago Maracaibo —aunque suene a contrasentido esta calificación—, que va a suponer, con la rendición de Puerto Cabello, el final de la guerra naval en el Caribe; es necesario situar la figura de Laborde en sus exactas dimensiones, a través de la notable campaña que, desde su llegada a Costa Firme, realizó desde 1821 a 1823. Con escasísimos medios hizo frente a los corsarios colombianos, teniendo que formar convoyes de escolta hasta Puerto Rico, tras la decisiva victoria de Bolívar en Carabobo que trajo como consecuencia el abandono de Caracas y del insostenible puerto de La Guaira. La eficacia y buen quehacer de Laborde sobresalieron en estas evacuaciones a Cuba, Puerto Rico y Puerto Cabello, donde permanecían concentrados los restos del ejército real. Desde allí se realizaron algunas expediciones a Paraguana y Vela del Coro con notable éxito, manteniendo Laborde, con la *Ligera* en malísimo estado, las comunicaciones con Puerto Rico y Curaçao desde donde se obtenían recursos. Todo ello manteniendo en jaque a las fuerzas insurgentes muy reforzadas en hombres y barcos, y al mando ahora del sucesor de Brión, el angloamericano Dannells, buen marino, pero inferior al

primer almirante de Bolívar. La superioridad naval de la Marina patriota era tan manifiesta que bloquearon Puerto Cabello por tierra y mar con veintiuna embarcaciones; pero Laborde continuó, a pesar de todo, con la maltrecha *Ligera* trayendo suministros y provisiones desde Curaçao, haciendo casi inútil el bloqueo marítimo.

La sustitución de Latorre —elevado a la capitanía general de Puerto Rico— por la de don Francisco Tomás Morales tuvo peores consecuencias, ya que, desconociendo la importancia de Puerto Cabello y la conveniencia de mantenerlo a todo trance, concentró sus ideas en la reconquista de Maracaibo, empleando en ello los pocos elementos que tuvo a su alcance; pero sin tener en cuenta que las fuerzas navales españolas estaban totalmente agotadas, sin relevos, y hasta sin pólvora, además de estar la fragata *Ligera* y el bergantín *Hércules* en pésimas condiciones para la navegación. Estratégicamente la batalla de Maracaibo, o mejor dicho el forzamiento de la barra de Maracaibo, fue de capital importancia, pues dio a los republicanos la seguridad naval que permitió conquistar el dominio del mar dentro del pago y posibilitó el bloqueo económico y militar de las fuerzas de Morales, con lo que los realistas perdieron totalmente el dominio que ejercían sobre las provincias de Venezuela.

El empeño o cabezonería de Morales —que indudablemente es una figura militar al nivel de los más afamados jefes de la independencia hispanoamericana, pero que en el aspecto estratégico naval no estuvo acertado— obligó a Laborde, que como jefe de las escasas fuerzas navales españolas le estaba subordinado, a obedecer sus órdenes bien a su pesar. En las operaciones navales había destacado el bergantín *Hércules*, pero la heroína de aquellas actividades fue la *Ligera* que, en malísimas condiciones, arribó a Santo Domingo, y no dispuesta a permanecer en manos de los haitianos, tras ímprobos esfuerzos dignos de la más emocionante novela de aventuras, pudieron rendir viaje a Cuba. Con su habitual modestia, Laborde dio cuenta de la singladura, recomendando como siempre la eficacia de su subordinados y pidiendo, como *recompensa* personal, una fragata en reemplazo de la sufrida *Ligera* que ya hacía tiempo no honraba su nombre. Esta vez se cumplieron sus deseos y desde La Habana se le enviaron las fragatas *Constitución* y *Sabina*, así como la corbeta *Ceres*. Con tal refuerzo Laborde pudo dirigirse a Puerto Rico y de allí a Puerto Cabello, bloqueado por Dannells con dos goletas, cinco bergantines y dos corbetas. La flota colom-

biana presentó batalla en mar abierto y fue derrotada y dispersada por la de Laborde, que de ese modo consiguió levantar el bloqueo de Puerto Cabello. Los republicanos perdieron las corbetas *Carabobo* y *María Francisca* que pasaron a incrementar las fuerzas navales realistas. Las discrepancias entre Laborde y Morales en el planteamiento de las operaciones navales fueron muy acusadas. Laborde no se anduvo con ambages y atacó duramente:

> Nadie sino el general Morales era capaz de cometer el absurdo de dejar entrar a los enemigos en la laguna, cosa que cualquier otro hubiera absolutamente inmposibilitado. Pasaron no forzando, sino tan tranquilos como si fueran mercantes.

Esta grave acusación fue reconocida indirectamente, ya que si se hubiese echado a pique alguno de los grandes inservibles buques españoles habría quedado totalmente obstruida aquella entrada.

La batalla naval del lago de Maracaibo, con la que va a ponerse punto final a las acciones navales en la Costa Firme, ha sido muy controvertida y ha merecido una especial atención por parte de historiadores e investigadores, tanto españoles como de las nuevas naciones americanas. Diversas consideraciones tácticas y estratégicas son manejadas, con mayor o menor acierto, y desde perspectivas más o menos parciales. Se ha exagerado la importancia de la batalla, que verdaderamente la tuvo, magnificando los efectivos navales españoles para con ello exaltar el indudable meritorio éxito de la Marina patriota más allá de sus propios alcances, o minimizando el resultado final, que significó para España, nada menos, que el final de la presencia española en la antigua Tierra Firme, de tanto sabor y contenido histórico. En realidad, se trató de un combate en el que las fuerzas de uno y otro bando lucharon con valor y gran espíritu, y en el que la buena disposición estratégica de Laborde se vio enfrentada a la no acertada del jefe naval patriota y ya nombrado almirante don José Prudencio Padilla, uno de los marinos más destacados de estirpe y raigambre netamente hispánica, que honra los escalafones de la Marina sudamericana. No queremos formular agravios comparativos, pero recuérdense los principales marinos sudamericanos: Brión, Brown, Cochrane, MacGregor, Beluche, Dannells, Holy, Porter... ¿qué tienen de hispánicos o de criollos sus nombres?

La toma de Maracaibo por el general Morales, los situaba en una posición privilegiada en el caso de haber contado con suficientes medios para moverse y amenazar buena parte del territorio de la actual Colombia; pero su posición era engañosa, y los importantes errores estratégicos cometidos al dejar la laguna en manos del enemigo, máxime cuando el calado de sus buques les impedía la entrada, y no así a las republicanas que concentraban sus buques en el puerto de Los Taques, para operar contra Maracaibo; pero las noticias que trajo el capitán de navío de la escuadra republicana don Renato Beluche, de la pérdida de Puerto Cabello forzaron a una inmediata decisión. En la creencia de que Laborde saldría de inmediato para Maracaibo, reclamado por el general Morales los patriotas reunieron una Junta de Guerra a bordo de la corbeta *Constitución* al mando de Padilla, en la que se decidió forzar la barra de la boca del lago para conquistar el dominio del mar, bloquear Maracaibo y derrotar a la escuadra que pudieran concentrar los realistas allí, compuesta por buques similares a los republicanos. Como la fragata *Constitución* y la corbeta *Ceres* de la agrupación de Laborde, no pudieron entrar en el lago por su calado, se daba la paradoja de que Morales se encontraba bloqueado por una escuadra a la que Laborde tenía embotellada.

La flota colombiana al mando de Padilla había reunido una bien armada agurpación, formada por tres bergantines (*Independiente, Marte* y *Confianza*), siete goletas (*Leona, Espartana, Independencia, Emprendedora, Antonia Manuela, Manuela Chitty* y *Peacoock*) y una fuerza sutil de numerosas flecheras, lanchas y bongos, bien pertrechados, con buenos mandos como los de los capitanes de navío Betuche y Chitty, Nicolás Holy y otros subalternos que no desmerecieron a sus jefes. Laborde, por su parte, contaba con la fragata *Constitución* y la corbeta *Ceres* traídas de La Habana, más los bergantines *General Riego* y *San Carlos* y la goleta *Especuladora*; las demás goletas y pailebotes eran buques mercantes pésimamente pertrechados y mandados en su mayoría por oficiales del ejército, ayunos de conocimientos marineros ante la escacez de personal de Marina, pero que se batieron con gran dignidad y valor. Las fuerzas sutiles realistas compuestas por flecheras, guairos y piraguas, adolecían de los mismos defectos. Cualquiera, por tanto, de los bergantines colombianos, auténticos buques de guerra, se hubiera bastado para barrer, en combate abierto, a la variopinta escuadrilla española, de no haber contado ésta con mandos tan efectivos como los del capitán

de fragata don Ignacio María Chacón, predecesor de Laborde en el apostadero de Puerto Cabello y comandante de la fragata *Constitución*; don José María Espino, teniente de navío comandante de la corbeta *Ceres*; don Cayetano Pilón, alférez de fragata y ayudante de Laborde; don Pablo Llanos, alférez de fragata; y los oficiales del ejército don Lorenzo Pujol, comandante del bergantín *San Carlos*, don José de Villanueva, comandante de la *Especuladora* (buque en el que izó después su insignia Laborde). José Antonio Zavala, comandante de la flechera *Atrevida*, don Tomás Lizaril, comandante de la goleta *Estrella*, José Vicente, comandante de la goleta *Mariana* y un largo etcétera más meritorio por cuanto la escasa operatividad bélica de todos estos barcos *mercantes* los dejaba en inferioridad de condiciones frente al enemigo. Sin embargo, se ha puesto marcado énfasis en resaltar la superioridad de la flota española sobre la colombiana por el número y calidad de los barcos que la componían.

Esto podría ser cierto si se dan los nombres de los buques mayores y las fuerzas sutiles sin hacer ninguna matización sobre su grado de operatividad sino simplemente en la cifra numérica, pero dista mucho de ser realidad si se contrasta con el poder de fuego real de la escuadra contendiente. El contralmirante venezolano Antonio R. Ejuri-Yunez, expresa honestamente que

> La escuadra realista aventajaba a la republicana en número de buques y efectivos humanos. La republicana aventajaba a la realista en poder de fuego;

aunque éstos estaban convencidos de la indiscutible superioridad que tenía el enemigo en su Marina —convencimiento del que también participaba Padilla— Morales no quiso dar su brazo a torcer y hacer caso a Laborde, que no estaba dispuesto a dar la sensación de cobardía o indisciplina y emprendió los preparativos de la batalla, y que habían resultado infructuosas cuantas insinuaciones había dirigido al general en jefe, para hacerle desistir de la idea de hacer depender la suerte de su ejército y de las provincias de Venezuela de una acción marítima en la laguna, con medios tan conocidamente inferiores a los del enemigo.

La amargura de la derrota no le impidió a Laborde reconocer el mérito de sus hombres, los cuales «lucharon todos valientemente» y hace mención especial a don Antonio Pascual, graduado de teniente de

ejército y comandante de la goleta *Rayo* (perdida), de don Federico Haytam, comandante del bergantín-goleta *Esperanza*, y de toda su tripulación quienes rindieron dos goletas que les habían abordado por ambos costados; de don José Cándamo, capitán de milicias y comandante del bergantín-goleta *Riego* también perdido.

Perdido el control del lago en la acción naval, a Morales no le quedaba otro camino que el de la rendición. El 3 de agosto de 1825, diez días después de la batalla naval, el abatido comandante y capitán general aprueba y ratifica los términos de la capitulación (Fernando Guerrero Matheus, *Después de la batalla de Maracaibo*, Venezuela, 1944).

La primera idea de Laborde fue la de practicar un reconocimiento del lago y, durante el recorrido, tuvo que enfrentarse a múltiples dificultades de vientos y calados, varándosele algunos buques por la poca profundidad de las aguas; aunque también a Padilla y sus comandantes, que conocían mejor el lugar, les había sucedido lo mismo. Puestos de nuevo los buques a flote, siguió buscando el lugar estratégico más adecuado para emprender el combate, y el encuentro de ambas escuadrillas se efectuó en Punta de Palma, comenzando la batalla con intenso cañoneo por ambas partes. Los buques realistas se acoderaron, esperando así resistir la embestida enemiga, cuyos buques, bien maniobrados por Padilla, atacaron con determinación valiéndose del viento favorable a sus movimientos. Este primer encuentro se dio el 23 de julio, y se resolvió con no demasiadas bajas por ambas partes; pero al día siguiente, 24, «el día que América estuvo en Maracaibo» como ha escrito Uslar Pietri, preparó Laborde el orden de batalla convencido de que los colombianos saldrían otra vez en su busca. Él mismo relata el nuevo encuentro en su diario de operaciones:

> A las once de la mañana —escribe— los enemigos se pusieron a la vela y di la señal de zafarrancho de combate, acodarse y prepararse a combatir [...] considerando el estado poco miniobrero de los buques de mi mando decidí que debía esperarlos al ancla donde los tenía colocados en buen orden. Cuando ya estaba cerca mandé a la fuerza sutil diese a la vela y se pusiese en actitud de reforzar y sostener la cabeza septentrional [...] trabaron un combate a cañonazos con la fuerza sutil enemiga, al tiempo en que ya próxima su escuadrilla a la nuestra mandé romper el fuego, que se trabó a corta distancia, muy nutrido por ambas partes [...] lo que obligó al enemigo a extenderse en toda la línea.

Pero ello ayudó a la escuadra de Padilla, que continuaba con viento favorable y que al estar en la distancia deseada, pudo iniciar el fuego con menor riesgo y mayor eficacia. Laborde, sin embargo, insiste en que sólo la parte septentrional de la línea de su escuadra fue abatida por la totalidad de las fuerzas colombianas, mientras que la parte meridional permaneció fondeada sin acudir al socorro de la parte atacada.

El combate se concluyó al abordaje y se luchó cuerpo a cuerpo; pero terminó siendo adverso a las fuerzas españolas, que pagaron el duro tributo de su inferioridad operativa con tanto barco mercante en liza, con más tripulantes a bordo de los que normalmente podían soportar y con una fuerza sutil compuesta por meras embarcaciones de carga, inútiles para el remo y la vela. Cuando Laborde vio perdida la batalla preparó la retirada con el fin de salvar los pocos buques y hombres que llevaba, pues volados algunos y echados a pique otros, y generalmente desmantelados todos, no tenían más remedio que sucumbir. Logró salir del lago en la goleta *Especuladora*, seguido de la *Julia*, la *Salvadora* y varias flecheras. Las bajas pasaron de 400 aunque también los republicanos las tuvieron elevadas. Pocos días después del combate el general Morales capitulaba, y cuatro meses más tarde había sido tomado Puerto Cabello. Laborde y las fuerzas militares supervivientes se retiraron a La Habana, donde, ascendido a brigadier, fue nombrado jefe de aquel apostadero, destino en el que añadió no pocos laureles a su brillante hoja de servicios, pues en breve tiempo limpió las aguas de las Antillas de buques insurgentes, colombianos y mexicanos, que recorrían aquellas aguas haciendo presas, asegurando el tráfico marítimo con España.

Todos los heroicos esfuerzos y sacrificios no pudieron ser bastantes para superar la decidida y ya demostrada superioridad del enemigo, que aunque prevenida y calculada por los inteligentes necesitaba acrisolarse por la experiencia para los que no lo eran. En aquellos momentos le dolían profundamente al jefe de la escuadrilla las privaciones y las fatigas de varios años de campaña. Más todavía por haber sido derrotado en una acción naval descabellada contra fuerzas manifiestamente superiores. Torrente lo afirmó sin paliativos:

> Venció quien tenía que vencer; quien tenía más elementos para asegurar la victoria (Torrente, *op. cit.*).

Las consecuencias del combate naval de Maracaibo fueron de gran importancia para la causa emancipadora de Venezuela y Colombia. Si los patriotas lo hubiesen perdido, la suerte de la guerra hubiese sido otra. Posiblemente se hubiese prolongado por varios años y tal vez hubiera tenido que regresar del Sur sin haber alcanzado a dar término a la difícil campaña del Ecuador y Perú. Todo lo ganado en tres años de larga y desesperada guerra hubiese estado nuevamente en juego. Los independentistas lo entendieron así y concentraron en el teatro de operaciones lo mejor y más eficaz que pudieron reunir en barcos y hombres; los españoles no supieron valorar la situación, y los desaciertos de su general en jefe, más empeñado en salvar su imagen y superioridad, que en compartir las razonables opiniones del estratega naval, propiciaron el desastre; porque desastre es, por encima de cualquier confrontación naval, no el que sea en América donde se derrumbe el poder de España, sino el que desde la misma metrópoli se renuncie a él. Como ha escrito José Ramón Alonso:

> aquellos ejércitos que luchaban en América fueron vencidos y abandonados por sus propios gobiernos, que creyeron obtener la fidelidad de un continente restaurando la Constitución de 1812 como universal panacea para todos los males políticos.

La Marina en el Río de la Plata

El virreinato del Río de la Plata, que había sido el último en constituirse como unidad orgánica, con una dilatada extensión territorial que iba desde la Tierra de Fuego al Alto Perú y desde el Atlántico hasta los Andes, fue de los primeros en conectar con las aspiraciones independentistas. A ello contribuyó, de alguna manera, el clima de autoconcienciación creado tras los ataques ingleses a Buenos Aires en 1806 y 1807, en los que españoles y criollos habían compartido comunes esfuerzos, pero que avisó a estos últimos —en mayor número— hasta dónde podían llegar en sus capacidades ofensivas.

El capitán de navío Liniers, elegido por la voluntad popular primero gobernador y, más tarde, capitán general y virrey, desplazó al general Elío que se hizo cargo del gobierno de Montevideo; pero la gravedad de las complicaciones políticas se incrementaron cuando se tuvo

conocimiento en Buenos Aires de la entrada de los franceses en España y del cambio de dinastía efectuada mediante los manejos de Napoleón. Se definían claramente las líneas de acción de los partidos realista y patriota, situándose a la cabeza del primero en el que se integraban casi todos los españoles europeos, con Martín de Alzaga al frente, influyente miembro del cabildo que contaba con el apoyo de los batallones organizados cuando los ataques ingleses, pero que no disimulaba su animadversión hacia su antiguo jefe de filas, Liniers, que, por su parte, encabezada, al menos nominalmente, la facción patriótica compuesta en su mayor parte por naturales del país. La llegada y posterior entrevista del enviado de Napoleón, Sassenay, con el virrey agudizó los recelos de los realistas y desde Montevideo Elío le acusó de traidor; el cabildo de aquella ciudad ofició al de Buenos Aires en apoyo de su gobernador estableciendo, en nombre de Fernando VII, una junta compuesta enteramente por españoles. No podían encontrar mejor ejemplo Alzaga y el resto de los peninsulares realistas que intentaban imponer este mismo sistema en Buenos Aires, pero Liniers, para salir de toda sospecha, ordenó la jura de Fernando VII (21 de agosto de 1808). Los realistas bonaerenses no cedieron terreno y en enero de 1809 por medio de un cabildo abierto con protección de tropas españolas, exigieron la dimisión del virrey; pero tropas criollas al mando de Cornelio Saavedra aplastan a sus oponentes y rescatan a Liniers. Alzaga y los demás componentes de la junta fueron desterrados a la Patagonia de donde los sacaría en breve tiempo el general Elío.

A partir de ese momento los criollos impusieron su supremacía sobre el resto de los grupos, si bien sus propios dirigentes procedían de distintas escalas sociales. A la *élite* del sector militar y aristocrático de los Saavedra, Pueyrredon, Martín-Rodríguez, Balcarce y Viamonte, de formación conservadora; hay que añadir los Belgrano, Castelli, Moreno, Vieytez, Larrea y Matheu procedentes de grupos sociales más bajos, casi todos hijos de modestos emigrantes españoles o italianos, y de matices más progresistas. La dependencia de Liniers de los criollos se evidenciaba, sobre todo, en las medidas económicas, como los de un libre comercio tolerado con los buques británicos, por lo que la desconfianza de la Junta Central española se manifestó en el cese de Liniers y su sustitución por el teniente general, veterano de Trafalgar, don Baltasar Hidalgo de Cisneros, quien desembarcó en Buenos Aires a finales de junio de 1809.

El nuevo virrey llegó con ánimos contemporizadores permitiendo a Liniers quedarse en el país (contra la costumbre tradicional en estos casos de su envío a España) y declaró, ya de una manera oficial, la libertad de comercio en Buenos Aires, medida que como ha escrito Calvo, al significar un primer paso para la independencia económica del virreinato, abrió la puerta a la emancipación política cuyo desarrollo adquirió notable pujanza. Pero el primer paso no se daría en Buenos Aires sino en el Alto Perú, provincia que pronto dejaría de pertenecer al virreinato y cuya incipiente declaración de independencia va a ser silenciada por las campañas de los generales Goyeneche y Tristán, con expediciones procedentes del Río de la Plata y Perú. En Buenos Aires, tras conocerse la noticia de que los Ejércitos franceses habían entrado en Sevilla y que la Junta Central huía hacia Cádiz y, desarbolada, había cedido su lugar a una Regencia, se entendió como el momento idóneo para los fines del movimiento emancipador, y así, en mayo de 1810, una comisión de la Junta, a cuyo frente figuraba al asesor del virrey, el letrado don Juan José Castelli, obligó a Hidalgo de Cisneros a resignar el mando, declarándose así caducada la dominación española en el Río de la Plata, aunque la independencia formal argentina no se proclamase hasta julio de 1813.

La contrarréplica no tardaría en llegar. Montevideo reconoció la regencia de la monarquía española y Liniers —cuyo patriotismo y lealtad no podían ponerse en duda— levantó en Córdoba el estandarte real y se dispuso a hacer frente con escasos medios al nuevo Ejército criollo. Su propósito era dirigirse al Perú con objeto de levantar nuevas tropas y caer sobre Buenos Aires; pero la traición del dean Funes, que conocía los planes del antiguo virrey, lo puso en manos de la Junta que actuó con extrema dureza. Junto a Liniers fueron apresados y fusilados el capitán de fragata y gobernador de Córdoba don Juan Gutiérrez de la Concha, el coronel de milicias don Santiago Allende, el asesor don Victoriano Rodríguez y el oficial real don Joaquín Moreno, librándose de la última pena el obispo de Córdoba, que también los acompañaba, monseñor Orellana [20].

[20] Sin embargo, algunos historiadores citan al obispo entre los ejecutados, surgiendo la confusión de la palabra *Clamor* puesta en la cruz de una tumba donde fueron enterrados Liniers y sus compañeros, Rodríguez, Morendo, Allende y Concha. Al corresponder la *O* a Orellana se produjo el equívoco.

Veamos ahora la situación de la banda oriental, situada entre el río Uruguay y el Atlántico, y cuya capitalidad correspondía a Montevideo, base también de un importante apostadero o estación naval, donde estaban concentradas las fuerzas navales de la región. Su rivalidad con Buenos Aires venía de un antiguo choque de intereses. Era, por tanto, casi inevitable que en 1808 cada una de ellas reaccionara de modo distinto ante las noticias de la situación española. Montevideo reconoció de inmediato los derechos de Fernando VII y Elío exigió la retirada de Liniers, cuya postura no veía clara. Pero Liniers también intentó deponer a Elío, al que acusaba de ser un instrumento de Portugal, cuyas apetencias sobre la banda oriental eran bien notorias. El cabildo que el propio Elío convocó ante esta circunstancia, le fue favorable, y se convirtió en una junta de gobierno bajo la presidencia del virrey a imagen de las que funcionaban en España. De esa manera —como ha señalado Lynch— Montevideo afirmó su lealtad a España y su emancipación de Buenos Aires; y las hostilidades entre los dos puertos comenzaron en el mar porque cada uno de ellos intentó bloquear al otro. Evidentemente la revolución de ambas ciudades no podía ser la misma [21].

En 1809 se había posesionado del mando del apostadero de Montevideo el jefe de escuadra don José María de Salazar, que dispone, en efectivos navales, de la fragata *Ifigenia*, corbetas *Indagadora* y *Mercurio*, bergantines *Belén* y *Cisne*, goleta *Invencible*, bergantín *Panamá*, zumaca *Aránzazu*, bergantines *Galvez* y *Casilda*, faluchos *Fama*, *San Luis*, *San Carlos* y *San Martín*. Muchos de estos barcos están muy lejos de encontrarse en situación de operatividad, pero tendrán que prestar sus servicios cuando sean requeridos para ello; y la ocasión va a llegar el 2 de marzo de 1811, cuando los bergantines *Cisne* y *Belén* batan en San Nicolás de los Arroyos, en aguas cercanas al río Paraná, a tres buques de la primera escuadrilla argentina al mando del maltés Juan Bautista Azopardo que estaban apoyados desde la orilla por una batería de artillería de cuatro cañones. Los buques apresados fueron conducidos a la colonia del Sacramento, iniciándose con esta acción las operaciones navales de las guerras emancipadoras en el Río de la Plata.

[21] J. Lynch, *Las revoluciones hispanoamericanas 1808-1826*, Barcelona, 1985. Interesante libro del conocido hispanista inglés que, fiel a su estilo, presenta una historia moderna a favor de la independencia de la América hispana.

Bloqueado el puerto de Buenos Aires —con escasa oportunidad por disposición del virrey Elío— lo establece el capitán de navío don José Angel Michelena, que se ve obligado a levantarlo dos meses más tarde por la intransigencia británica, que junto a los Estados Unidos, dificultaban cuanto podían la presencia española en América. La división de fuerzas sutiles al mando de este jefe bombardeó también la ciudad, que al final fue rendida por el capitán de navío don José Primo de Rivera. Las pugnas navales seguirán no obstante, pues con ayudas externas no regateadas, la Junta de Buenos Aires pudo contar con una escuadrilla compuesta de un bergantín de 18 cañones, una goleta de 10 y una balandra de tres, aumentada más tarde con dos fragatas, un bergantín y tres goletas más. El capitán de navío don Jacinto Romarate, encargado de la defensa de Montevideo (24 diciembre 1813), tomó el mando de la división compuesta por los bergantines *Belén*, *Cisne*, *Galvez* y *Aranzazu*, goleta *Invencible*, balandra *América* y cañoneros *Murciano* y *Luisa* y con ella batió en el río Uruguay a la flotilla insurrecta. Tres meses más tarde (28 marzo 1814), Romarate obtuvo otra victoria en aguas del arroyo de la China contra cinco barcos insurgentes, uno de los cuales voló de una explosión, lo que hizo a los demás desistir del combate. Con estas brillantes acciones se podía mantener airosamente en la mar una situación que en tierra discurría bajo distinto signo.

El compromiso de tregua, que había suscrito el virrey Elío y los componentes del triunvirato independentista Chiclana, Sarratea y Passeo, fue aprovechado para intensificar los esfuerzos en la búsqueda de una flota que les permitiese contar con un dominio del mar más efectivo, por lo que se reclutan dotaciones entre marinos mercantes, extranjeros principalmente, y aventureros con conocimientos náuticos. El catalán don Juan Larrea, antiguo piloto mercante, y que más tarde será ministro de Hacienda de la nueva nación argentina, será el encargado de dirigir la gestión, comprando y armando una fragata rusa, dos bergantines y una goleta norteamericana en primer término, y nombrando comodoro y almirante de la incipiente flota al capitán mercante irlandés, Guillermo Brown, que en poco tiempo estuvo a disposición de atacar a Romarate que con una división de buques ligeros barajaba la costa, atacando los puestos patriotas y procurándose en brillantes golpes de efecto, víveres y municiones que tanto escaseaban. Tras el fracaso inicial, la flota argentina tomó la isla de Martín García, encerran-

do a una escuadrilla española en el río Uruguay, con lo que lograron aislar Montevideo y separar la escuadra. La decisiva victoria del 14 de mayo en la que Brown logró derrotar a Romarate, le permitió el bloqueo de la ciudad, que intentó romper el capitán general don Gaspar de Vigodet contra la opinión razonada del comandante de Marina don Miguel de la Sierra, que armó como pudo dos fragatas y varios buques mercantes que salieron a la búsqueda desesperada de los buques de Brown sin resultados positivos. Montevideo se rindió un mes más tarde privando así a España de su única base en el Atlántico sur.

Esta batalla naval de Montevideo ha sido calurosamente exaltada por los patriotas argentinos que han visto en ella un factor decisivo para la consolidación de su independencia. Fue, sin duda, un suceso importante, pues permitió la intensificación de las operaciones navales y la creación de una flota capaz de operar en el Pacífico, donde se encontraba el grueso del potencial español y, sobre todo, posibilitó —con las espaldas cubiertas— las campañas sudamericanas del general San Martín.

Las alternativas del combate fueron descritas por Brown desde su buque insignia, la corbeta *Hércules*, arrimando desde luego, el ascua a su sardina. La escuadra española se componía de las corbetas *Mercurio*, *Mercedes*, *Neptuno*, y *Paloma*; de los bergantines *San José*, *Hiena* y *Cisne* y dos faluchos, mientras que la insurgente contaba con las corbetas *Hércules*, *Belfast*, *Agreable* y *Zafir*; bergantín *Nancy*, goleta *Julliet*, y zumaca *Santísima Trinidad*. Brown no quiso entrar directamente en acción sino que buscó una distancia adecuada alejándose de Montevideo lo necesario para tener mayor capacidad de maniobra. El escaso viento pareció favorecer de entrada a los españoles; pero al cambiar, el mismo Brown pudo cortarles la retirada. Ambas escuadras fondearon como a una legua de distancia una de otra y así permanecieron sin dejar de vigilarse durante toda la noche, hasta que nuevamente zarparon y no se encontraron hasta el mediodía siguiente. Desde esa hora, los buques patriotas emprendieron la caza de los españoles haciendo fuego cuando la distancia lo permitía. La fragata *Hércules* alcanzó al bergantín *San José* y rindió a las corbetas *Neptuno* y *Palomo*; pero las corbetas *Mercurio* y *Fama* pudieron escapar y no fueron apresadas por el *Hércules*, aunque sí furiosamente atacadas.

Siguiendo a Brown —porque hay pocas informaciones del combate en fuentes españolas—, el bergantín *Cisne*, la balandra de Castro y

una goleta, viendo que no podían escaparse porque el *Hércules* estaba entre ellos y el puerto, se refugiaron en la playa del cerro, donde fue apresada la goleta y quemados los otros dos. De este modo —concluye Brown— las provincias del Río de la Plata han conseguido una completa victoria sobre una fuerza enemiga muy superior. Esta acción naval decidió la caída de Montevideo, ya que con una guarnición sitiada estrechamente por el ejército de Alvear, e impedida desde aquel momento de obtener sus recursos por mar, no le quedó más opción que capitular. Pero Brown quiso en todo apurar las mieles de la victoria y desembarcó en Buenos Aires el 25 de mayo, aniversario de la revolución, trayendo entre los barcos de su flotilla a los capturados en combate y también a quinientos prisioneros entre los que figuraban algunos oficiales distinguidos y gran cantidad de pertrechos de guerra. Montevideo se rindió el 20 de junio de 1814, dos años antes del congreso que proclamó la independencia argentina.

Juicios españoles se han expresado con dureza tras el análisis del mencionado combate. Se acusa a la debilidad de don Gaspar Vigodet, sustituto de Elío, que debió haber esperado a que se le incorporase Romarate con sus fuerzas y conducirse de otro modo. En el pecado tuvo la penitencia, pues a pesar de que en la capitulación se estipulaba que no habría en la plaza otra bandera que la española, inmediatamente de la salida del último buque de guerra español, se izó la bandera argentina y el virreinato del Plata quedó, para siempre, separado del gobierno de España. No obstante por la conducta de Salazar, que sentó las diferencias entre las bandas oriental y occidental del Paraná se creó el Uruguay que aún perdura.

El teatro de las operaciones navales: el litoral del Pacífico

Como en el teatro de operaciones atlántico — de más fácil accesibilidad desde la Península—, en el litoral del Pacífico el declive de la Armada y sus escasas posibilidades de recuperación fue también factor decisivo para la pérdida de los territorios de Chile y Perú. Como en el resto de las posesiones, sin el concurso del poder naval no podía mantenerse la autoridad en tierras tan alejadas y en plena efervescencia de movimientos independentistas, sobre todo desde que se conoció la forzada ausencia de Fernando VII.

Sin embargo, el territorio chileno, por su posición al oeste de los Andes que le permitía cierto aislamiento anterior, era uno de los lugares más tranquilos del imperio ultramarino español, y el Perú virreinal y realista tenía una asolerada tradición de españolismo que lo impermeabilizaba de ideas importadas. Sólo cuando se definan los otros movimientos de Argentina y Colombia, Chile encontrará también su propio modelo histórico.

El dispositivo estratégico español situaba en El Callao una fuerza naval consistente en dos navíos, tres fragatas con base en El Callao con el fin de proteger las importantes comunicaciones marítimas en el Pacífico; pero la falta de disponibilidades a partir de 1805 obligó a la Corona a delegar esta responsabilidad en los virreyes del Perú sin asignarles los medios señalados. Y se buscó, como siempre, el subterfugio de los barcos mercantes armados, de menor valor militar, que eran concentrados y armados apresuradamente al producirse una amenaza, para ser luego dispersados, con igual rapidez, cuando el peligro había desaparecido. De igual modo, la mentalidad continental imperante dio preferencia a la defensa de las costas, desaprovechando los beneficios de la movilidad de las fuerzas navales para dar seguridad al dispositivo. No es de extrañar, por tanto, que cuando se produce el movimiento emancipador chileno, los españoles reaccionen reforzando y fortaleciendo las posiciones estratégicas de El Callao, Valdivia y Chiloé, para oponerse a los intentos independentistas. Éstas serían inútiles como puntos de apoyo para las expediciones restauradoras, pero no suficientes para el control y dominio del mar cuando las jóvenes flotas de las nuevas naciones se enfrenten a la Real Armada; pero tampoco los líderes del movimiento libertador se percataron inicialmente del importante papel que el poder naval jugaría en la lucha por la independencia. Y ello puede justificarse, en razón a que Chile no poseía un comercio marítimo propio, y no existían, por tanto, personas versadas en asuntos del mar. Los posteriores intentos fueron más bien reacciones instintivas de autodefensa, que no razonamientos estratégicos.

En los primeros años de lucha, el dominio del mar lo detentó indefectiblemente el virreinato del Perú, lo que impidió a los chilenos sus progresos en tierra y facilitó a los españoles un mejor posicionamiento. Apoyándose en las posiciones estratégicas de Chiloé y Valdivia, los barcos realistas pudieron cumplir libremente sus objetivos. Pero la situación cambiará cuando Chile logre configurar el poder naval con

la creación de su primera escuadra nacional, que le permitirá consolidar la independencia cuando adquiera el dominio del mar, y las fuerzas españolas sean expulsadas sucesivamente de los bastiones de Valdivia, El Callao y Chiloé.

En 1810 el virreinato del Perú ejercía, sin oposición, el dominio del mar a lo largo de todo el larguísimo litoral que comprendía su circunscripción, en la que contaba con el apostadero naval de El Callao de Lima (así figura textualmente en los *Estados Generales de la Armada* de la época) y aunque no eran sobrados los efectivos navales de que disponían, permitió al virrey don José Fernando de Abascal mantener, desde el principio, el necesario contacto con las fuerzas realistas que defendían el sur de Chile contra el asedio de los patriotas y, luego, enviar los refuerzos y abastecimientos demandados a las plazas fuertes de Valvidia y Chiloé. Abascal organizó la fuerza expedicionaria con los escasos medios disponibles, y municiones a las guarniciones de Chiloé y Valdivia, que desembarcaron en San Vicente al mando del brigadier don Antonio Pareja. Ocuparon Talcahuano y Concepción, capturaron Chillan y marcharon rápidamente hacia el norte en 1813. Los ejércitos al mando de Carrera y O'Higgins intentan oponerle resistencia; pero sus fracasos son tan continuados que los sublevados acuerdan sustituir a Carreras, dar el mando a O'Higgins y nombrar director supremo al coronel don Francisco de la Lastra. Posteriormente, una segunda expedición militar, al mando del coronel Gabino Gainza, desembarcó en Arauco en febrero de 1814 y una tercera, poco después, al mando del general don Mariano Osorio, derrotó a las fuerzas patriotas en Rancagua el 2 de octubre de 1814 y ocupó la capital de Chile.

Estas tres expediciones no encontraron oposición en el mar, por lo que la restauración del poder español fue posible por el libre uso que del mar hicieron, transportando fuerzas militares, refuerzos y pertrechos, sin impedimento alguno y con el apoyo de las posiciones estratégicas que mantenían. A los patriotas les quedaba la evidencia de que sin una fuerza naval, todos los esfuerzos en tierra serían inútiles, y se dedicaron a crearla, y así en 1813 el gobernador de Valparaíso, don Francisco de la Lastra —antiguo guardiamarina de la Real Armada— por instrucciones del ayuntamiento de Santiago improvisó una débil fuerza naval integrada por la fragata *Perla* y el bergantín *Potrillo*. En su primera acción contra la nave corsaria *Warren*, que bloqueaba el puerto, sufrieron un descalabro, al sumarse la *Perla* al adversario, frustrándose

así lo que pudiera llamarse como primera tentativa chilena de formar una escuadra. Más suerte tuvo el comandante norteamericano Charles Porter, quien al mando del *Essex* ahuyentó a los corsarios peruanos que capturaban a los balleneros de su país, contribuyendo indirectamente a la defensa del comercio exterior chileno, manteniéndose esta situación hasta que se hizo presente una división británica que venció a su vez a la *Essex*.

Después de la ocupación de Santiago, el general Osorio, designado gobernador de Chile, restauró rápidamente el poder español en todo el país, retrotrayendo la situación a la existente con anterioridad a 1810. Los restos del Ejército patriota cruzaron la cordillera, cesó la resistencia contra la dominación española y el comercio pudo ejercerse libremente al no existir amenaza alguna. En este período hay que destacar, sin embargo, el esfuerzo desplegado por el Gobierno revolucionario de Buenos Aires para organizar una fuerza naval que actuara con el Pacífico y cumpliera con una serie de amplios objetivos como eran el ataque al comercio español, interrumpiendo sus comunicaciones marítimas; la liberación de los prisioneros chilenos confiados en la isla de Juan Fernández, y la distracción del Ejército realista mientras se alistaba el patriota de los Andes que debía conducir el general San Martín. Pero la falta de medios no permitió la formación de la fuerza naval pretendida, logrando en cambio alistar cuatro naves corsarias, una de ellas tripulada exclusivamente por chilenos.

Esta flotilla corsaria no fue otra que la del marino irlandés William Brown, al que se le encomendó una misión casi imposible al no tener una base de operaciones en el Pacífico. En la travesía del cabo de Hornos perdió una de sus naves y las otras tres recalaron en la isla Mocha bastante maltrechas. Uno de los buques fue avistado, pero el gobernador don Francisco Marcó del Pont, poco pudo hacer para oponérseles pues carecía de medios navales y tampoco pudo improvisarlos. Las acciones preventivas se limitaron, por consiguiente, a fortalecer las defensas costeras.

Brown logró, sin embargo, algunas presas frente a las costas de Chile capturando al navío *Gobernador* en una audaz incursión sobre El Callao junto a otras naves menores, aprovechándose de que las defensas de esta plaza fuerte habían sido debilitadas al destinar parte de sus cañones al armamento de navíos mercantes; pero la campaña no resultó todo lo favorable que el marino esperaba ya que su buque insignia,

El general argentino José de San Martín, libertador de Chile y del Perú, tuvo mentalidad naval

el *Santísima Trinidad*, varó cuando atacaba Guayaquil, en febrero de 1816, cayendo prisionero de los españoles. Brown fue liberado tras una negociación de su hermano Michael, que amenazó con bombardear la ciudad, y volvió a la costa inglesa, donde fue detenido por los ingleses que alegaban que sus papeles no estaban en regla, y cuando finalmente regresó a Buenos Aires fue sometido a un consejo de guerra.

La flotilla de Brown hostilizó cuanto pudo consiguiendo, en algunos momentos, desarticular el tráfico marítimo, causar daños al comercio e incluso permitirse el lujo de atacar a la autoridad real, poniendo en entredicho la efectividad del poder naval español. Sin embargo, su falta de continuidad operativa le hizo perder fuerza. Fue tan sólo una demostración de lo que podía hacerse con un buen planteamiento estratégico, y alertó a los realistas, quienes comenzaron a reforzar sus fuerzas navales con los buques que llegaban de España escoltando los transportes con refuerzos.

Después de la batalla de Chacabuco, en la que el ejército de los Andes derrotó a las fuerzas realistas, los patriotas obtuvieron el control de Santiago y Valparaíso, mientras los españoles seguían ostentando el dominio del mar, y concentraron todos sus empeños en la formación de esa fuerza naval capaz de disputar a España el dominio del mar y desalojar a los realistas del sur de Chile y de El Callao, como única forma de consolidar la independencia de los nuevos pueblos.

El bergantín español *Águila* fue capturado en Valparaíso a las dos semanas de la batalla de Chacabuco, y fue el primer buque que, bajo la bandera de Chile, lograra algunos éxitos en la disputa por el dominio del mar. Era, sin embargo, de poco peso específico para la constitución de la escuadra que pretendían y continuaron con sus gestiones de adquisición en Londres y Estados Unidos, que fueron llevadas por hombres de confianza de O'Higgins, Carrera y San Martín. Pero el virrey del Perú contaba con una fuerza naval de cierta potencia para un enfrentamiento, constituida por una fragata, tres corbetas y dos bergantines, con los que se propuso apoyar la asediada guarnición de Talcahuano, bloquear los puertos que estaban en poder de los patriotas y desembarcar los refuerzos procedentes del Sur y de la Península, que permitieran el desarrollo de las operaciones en tierra con mayores garantías de éxito. El nuevo virrey don Joaquín de la Pezuela intentaba contrarrestar los efectos de la derrota de Chacabuco con el bloqueo de los puertos chilenos, en tanto llegaba a El Callao desde Cádiz la fragata *Venganza* que

junto al bergantín *Potrillo* aliviaron la situación en Talcahuano con acciones navales meritorias, en las que destacaron el capitán de fragata don Joaquín de Rocalan y el capitán de navío don Tomás Blanco Cabreras, quienes obligaron a las fuerzas chilenas a levantar el sitio.

Esta favorable circunstancia animó a Pezuela a emprender la reconquista de Chile organizando una poderosa expedición de tropas que embarcó en nueve fragatas mercantes a las que daba escolta y protección la de guerra *Esmeralda*. A pesar de la buena colaboración marinera, el brigadier Osorio —yerno y protegido del virrey— que llevaba la conducción militar, fue derrotado en Maipú, donde sobresalió la visión estratégica del general San Martín, y que prácticamente afianzaba la independencia de Chile. Pero a los chilenos no se les ocultaba que no la consolidarían mientras no pudieran cerrar el acceso a sus costas de las expediciones españolas. Es decir, mientras no contaran con un efectivo dominio del mar, y a ello siguieron concentrando sus esfuerzos. El primer barco que incorporaron fue el *Lautaro*, antiguo *Windham*, que tuvo su bautismo de fuego en una acción aislada frente a Valparaíso y contra la que combatieron los españoles *Esmeralda* y *Pezuela* —este último un barquito casi insignificante—. Entre tanto se desmanteló El Callao; pero el gobierno chileno seguía en sus activas gestiones para el incremento de su escuadra, adquiriendo en Estados Unidos una corbeta a la que llamó *Chacabuco* y un bergantín bautizado con el nombre de *Araucano*, a más del navío *Cumberland* rebautizado como *San Martín*. Agregaron también a esta naciente flota el bergantín inglés *Galvarino* y cambiaron por el *Puyrredon* el nombre del capturado *Águila*. Con todos estos barcos ya contaba Chile con fuerzas superiores a las españolas en el Pacífico, si bien dicha escuadra no tenía más de chilena que los colores de su bandera y la nacionalidad de su comandante, el antiguo oficial de la Real Armada don Manuel Blanco Encalada, lo que produjo no poco descontento entre los mercenarios extranjeros, entre los que indudablemente se contaban buenos profesionales. Como ha observado José Ramón Alonso:

> sin privados ni camarillas, el propósito de San Martín de lograr una Marina en el Pacífico fue acompañado por el éxito [22].

[22] J. R. Alonso (*op. cit.*).

Las primeras operaciones de esta escuadra giraron en torno al ataque de la expedición de tropas salida de Cádiz para el Pacífico que se componía de once fragatas de comercio con la escolta de la de guerra *María Isabel*, de 50 cañones, una de las famosas rusas equipadas precipitadamente, y lo que es peor, sin que ofrecieran demasiadas garantías de combatibilidad ya que al parecer, tanto los oficiales de este buque como los del ejército expedicionario eran desafectos a Fernando VII; figuraba entre ellos el comandante de la fragata don Manuel del Castillo y el segundo comandante don Dionisio Capaz, destacado por sus ideas liberales, que más tarde habría de ser ministro de Marina en varias ocasiones. Castilla enfermó en Las Palmas y el mando lo tuvo que tomar Capaz, teniente de navío, como dice Fernández Duro «si no de mucha graduación, tampoco de mucha experiencia». La expedición habría de afrontar momentos muy difíciles ya que se sublevó la dotación de uno de los mercantes, la fragata *Trinidad*, en la que un sargento mandó fusilar a seis oficiales y se obligó al capitán a entrar en el Río de la Plata, donde los amotinados cometieron la deshonrosa acción de entregar los pliegos reservados de las órdenes de operaciones a los rebeldes; valiéndose el Gobierno argentino de tal infidelidad para avisar al de Chile al objeto de procurar la captura del convoy en cuya búsqueda salieron los bergantines *Intrépido* y *Maipu*, y a pesar de que las noticias las supo con tiempo el virrey Pezuela, no tomó ninguna resolución, con lo que los buques expedicionarios quedaban prácticamente abandonados a su suerte. No obstante, cuatro de ellos pudieron llegar a El Callao sin novedad.

La *María Isabel*, doblado el cabo de Hornos, había fondeado en la isla de Santa María —designada como punto de reunión del convoy— pero cuyo puerto no ofrecía mínimas garantías de defensa. Capaz pidió al gobernador víveres y auxilios para hacerse a la mar, pero no obtuvo ningún resultado, y en el mismo puerto fue atacado por los buques chilenos *San Martín* y *Lautaro* que consiguieron rendir a la *María Isabel* y apoderarse de ella. Capaz abandonó la fragata, con toda la gente que pudo, en un buque mercante, y más tarde sería procesado por estos hechos, pero la realidad es que luchó valientemente, acorde con las fuerzas de que disponía. El resto de las fragatas de comercio fueron entrando en el fondeadero de la isla, donde ondeaba la bandera española, izada por los insurgentes en argucia poco digna, y fueron apresadas tranquilamente. Con esto —como dice Fernández Duro— regresó la es-

cuadra chilena a Valparaíso a celebrar la buena fortuna de su campaña inicial, concediéndosele la importancia que verdaderamente tenía.

Pero el Gobierno de Chile sabía que no tenía segura su independencia mientras el virrey del Perú gobernase sin ser inquietado tan amplio territorio y tuviese en el mar buques de guerra. Concibió, por tanto, el proyecto de pasar a la ofensiva por tierra y mar, y lo puso en práctica en cuanto pudo. Este gran interés de O'Higgins de contar con un poder naval que asegurara el futuro desarrollo de la nación, lo llevó a contratar los servicios de un marino inglés de brillante trayectoria, lord Thomas Cochrane, conde de Dundida, bien conocido por los españoles, pues fue uno de los marinos británicos que más se habían distinguido en la lucha contra los franceses en nuestras costas, aunque su actuación en la guerra de la Península no hiciera presagiar que pocos años más tarde, dejando la Armada británica y como auténtico *condotiero* del mar, habría de ser tan peligroso enemigo en las luchas de emancipación de Chile y Perú.

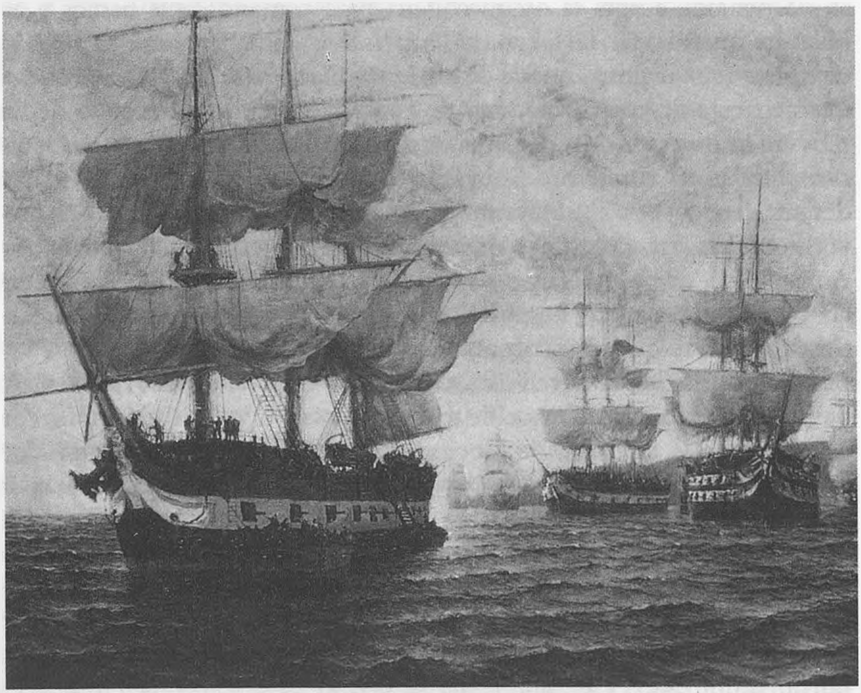
Cochrane acepta la oferta chilena para comandar sus barcos y arbola su insignia en la fragata *María Isabel*, llamada ahora *O'Higgins*, completando su flota con los *San Martín*, *Lautaro* y *Chacabuco*, con los que proyecta un nuevo bloqueo de El Callao, siendo informado de los movimientos españoles por una escuadra inglesa de su complaciente compatriota, el comodoro Shiref. La reacción española, ante el ataque desencadenado por el almirante inglés de la escuadra chilena, fue provechosa. Las fuerzas sutiles organizadas por el capitán de navío don Antonio Vácaro le obligaron a abandonar el fondeadero de San Lorenzo y tras un sostenido combate, la fragata *Resolución* apresó al bergantín *Maipú*, que quedó incorporado a las fuerzas españolas.

Las operaciones navales en el Pacífico durante el año 1819 serán de gran importancia. Conocido en España el potencial marítimo con que contaba la escuadra de Cochrane, se preparó una expedición formada por los navíos *San Telmo* y *Alejandro*, de 74 cañones; la fragata *Prueba* y la mercante *Mariana*. La División iba al mando del brigadier don Roque Guruceta y podía haber sido una fuerza disuasoria de haber llegado completa a su destino; pero el *Alejandro*, uno de los antiguos navíos rusos de la famosa compra, hizo tanta agua que a la mitad de la travesía tuvo que volver a Cádiz, donde llegó milagrosamente y quedó inutilizado, y el *San Telmo* se perdió en el cabo de Hornos en un temporal. Solamente la *Prueba*, aunque perseguida por los chilenos,

pudo entrar en Guayaquil. Su comandante don Melitón Pérez del Camino, curtido veterano de las campañas exteriores, cambió el inicial rumbo hacia El Callao y logró evitar el apresamiento.

Cochrane, consciente de su superioridad, se dirigió al norte de Lima a la búsqueda de las fragatas españolas de la plata, y al entrar en El Callao retó al virrey para un desafío al cañón en alta mar de buque a buque que no le fue aceptado, por lo que atacó con buques, bombardas y coheteras sin resultado positivo. Se portó aquí muy bien el procesado teniente de navío Capaz, que a petición propia tomó el mando de la *Resolución*, dispuesta con hornillo para caldear balas.

La suerte habría de seguir favoreciendo al inglés en sus incursiones por las costas peruanas ya que se apoderó temporalmente de Supe, Huacho, Paita y otros puntos de su litoral, inclinando definitivamente el dominio del mar del lado chileno. Gracias a ello fue posible la captura de Valdivia, aunque en ella emplease las malas mañas de enarbo-



La primera escuadra chilena

lar el pabellón español en sus buques. Así apresó también al bergantín *Potrillo* y a la fragata *Dolores*, cuyos tripulantes bajo amenazas le dieron referencias sobre la ciudad, que le fueron de gran utilidad para su toma. Y animado por tan favorable éxito quiso repetirlo en Chiloé —último puesto que los españoles conservaban en Chile—, pero su gobernador, Quintanilla, le dio cumplida respuesta y fue rechazado.

De nuevo volvió Cochrane a Valparaíso dispuesto a tomar parte en la operación ofensiva que San Martín preparaba contra Perú y de la que esperaba sacar buenos frutos. Mientras tanto, por parte española se trató de reunir el mayor número posible de barcos conscientes de la importancia de la operación, recomendándose, por el virrey Pezuela, El Callao como base de apoyo, teniendo en cuenta la seguridad que ofrecían las tres fragatas *Prueba*, *Venganza* y *Esmeralda*. Se confiaba también en el comandante del apostadero don Antonio Vácaro, pero éste no respondió a esta confianza ya que dispersó las fuerzas, enviando a la *Prueba* y a la *Venganza* al norte, fuera del teatro de posibles operaciones, y a la *Esmeralda* la acoderó dentro de El Callao enarbolando en ella su insignia. En un golpe de audacia, el día de los difuntos de 1820, lord Cochrane consiguió averiar y capturar a la *Esmeralda*, aún al amparo de los cañones del fuerte de El Callao, resultando herido su comandante don Luis Coiç; pero los bergantines *Pezuela* y *Maipu*, este último conservando el nombre con que fue aprehendido, ahuyentaron al resto de las embarcaciones.

La sublevación de Riego en España y la implantación del régimen constitucional favorecieron los planes independentistas. Al igual que lo sucedido en México y Costa Firme, las órdenes del Gobierno liberal para publicar y jurar la Constitución de 1812 recibidas en Lima, crearon una situación todavía más compleja. El 17 de septiembre de 1820, Pezuela juró e hizo jurar solemnemente el restaurado código político. Todo ello trajo nuevos motines, así como una mayor descomposición de la disciplina militar. El capitán de fragata don Manuel Abreu, enviado por las Cortes españolas, se presentó con instrucciones negociadoras en el campo insurgente, sin haber cumplimentado previamente al virrey de Lima —elemental deber de cortesía— lo que, aparte de constituir un desaire hacia dicha autoridad, dejaba en entredicho el grado de disciplina, tan necesaria en aquellos momentos para la precaria causa de España. Y cundiendo el ejemplo desmoralizador, el propio gobernador de Guayaquil, el brigadier de la Armada don José Pascual Vi-

vero, antiguo comandante del apostadero de El Callao se pasó al general San Martín; otro tanto hizo el capitán del puerto don Joaquín Villalba, cuando tenía a sus órdenes directas cinco lanchas con las que pudo haber dominado la ciudad.

Señala Fernández Duro cómo el comienzo de 1821 fue fecundo en conspiraciones y deslealtades y el virrey Pezuela fue forzado a entregar el mando al general don José de la Serna, que consideró necesaria la evacuación de Lima, dejando como gobernador de El Callao al general don José de La Mar. Serna nombró jefe del ejército al general Canterac, con el propósito de gestionar la paz; pero, entre tanto, San Martín se había presentado frente a Lima, sitiándola por tierra al frente de un poderoso ejército chileno-argentino con el apoyo naval de la escuadra de Cochrane. La situación no era nada favorable para los realistas; pero las rivalidades, cada vez más acusadas, entre San Martín y Cochrane la aliviaron en algo y ante las noticias del avance de Canterac con socorros, San Martín ordenó poner en seguridad los caudales gubernamentales, embarcándolos en mercantes contratados, lo que alarmó incluso a sus seguidores, algunos de los cuales llegaron a expresar sus temores de que en caso de derrota pudieran desaparecer los fondos. Cochrane se anticipó a tal prevención y obrando por su cuenta, mandó transbordarlo a su buque insignia, la fragata *O'Higgins*. Esto empeoraría aún más las relaciones entre ambos.

Las divergencias entre San Martín y Cochrane estuvieron a punto de causar serias complicaciones en la marcha de la independencia peruana. El inglés obró por su cuenta en muchas ocasiones y San Martín trató de alejarlo cada vez que pudo. Ello no fue óbice para que, de regreso a Chile, el levantisco almirante dirigiese al director supremo (San Martín) una engreida relación de sus campañas con prolija enumeración de los trofeos conseguidos. De todas formas era de admirar en lord Cochrane, sus grandes condiciones de jefe militar y excelente marino, la intrepidez, la astucia, la osadía y la fecundidad de recursos; pero su soberbia y altanería de trato disminuían estos méritos. Las disputas entre San Martín y Cochrane tenían, frecuentemente, contrastes estratégicos, pues mientras San Martín rehusaba a arriesgarse en una acción general en Perú, el almirante era partidario de la misma. En julio de 1821, los realistas evacuaron Lima sin lucha y el puerto de El Callao se rindió a los patriotas el 19 de septiembre de ese mismo año. Continuó San Martín su tarea de formación de la Marina peruana, servida casi en bandeja por

Lista de los buques destinados á la expedicion libertadora del Perú.

ALMIRANTE DE LA ESCUADRA

LORD COCKRAN.

BUQUES.	CAÑONES.	HOMBRES.	COMANDANTES.	
OHIGINS	50	330	CAPITAN	*Crosby.*
SAN MARTIN	64	400	,,,	*Wilkinson.*
LAUTARO	36	254	,,,	*Gaizo*
INDEPENDENCIA	32	210	,,,	*Foster.*
GALVARINO	18	116	,,,	*Spray.*
ARAUCANA	16	96	,,,	
PUEVREDON	10	72	,,,	
MOTEZUMA	10	60	,,,	*Gornig.*
	236	1538		

De toda la tripulacion de estos buques, una tercera parte es de buenos marineros ingleses, otra de los mismos Chilenos, y la restante es de soldados de marina.

TRANSPORTES.

Santa Rosa ..... „

Consecuencia ..... „

Minerva ..... „

Magdalena ..... „

Emprendedora ..... „

COMANDANTE Y CAPITAN GENERAL DE LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU

D. JOSE DE SAN MARTIN.

	REGIMIENTOS	COMANDANTES	
Gaditana ..... „	Granaderos a caballo	*Alvarado*	
Geresana ..... „	Cazadores	*Necochea*	
Perla ..... „	Artillería 28 piezas	*Borgoñe*	
Dolores ..... „	Compañia de coheteros	*Hind*	***Tropas de Buenos-Ayres.***
Peruana ..... „	Regimientos N°. 7	*Conde*	
Maquéna ..... „	,,, 8	*Martinez*	
Aguila ..... „	,,, 4	*Desa*	
Terrible ..... „	Infantería 2		
Colombina ..... „	,,, 4	*Sanchez*	
Total de toneladas de los transportes 5500.	,,, 5	*Larrazabal*	***Tropas de Chile.***
	,,, 1	*Thomson*	

Suma de las fuerzas ..... 5 6 0 0.

Tripulacion de buques ..... 1 5 3 8.

TOTAL DE LA GENTE ..... 7 1 3 8.

BUENOS-AYRES.

Un viejo documento de la expedición libertadora del Perú

la rendición de los buques españoles que aún quedaban en la costa occidental, y en 1822 ya se componía de dos fragatas, tres corbetas, tres bergantines y cuatro goletas. Las fragatas eran la antigua *Prueba*, rebautizada con el nombre de *Protector* y la *Venganza* que ahora se llamaba *Guayas*; las corbetas *Limeña*, *O'Higgins*, comprada a los ingleses y *Emperador Alejandro*; los bergantines *Pezuela* (rebautizado como *Blacarde*), *Belgrano*, *Nancy* y las goletas *Cruz*, *Sacramento*, *Estrella* y *Macedonia*.

En 1822, la Marina española en América había quedado reducida, más por accidentes negligencias o argucias enemigas que por pérdidas en combate, a cuatro buques de línea (tres de los cuales necesitaban reparación), ocho fragatas, once bergantines, siete goletas y treinta y cinco unidades menores. Sin embargo, la guerra no había terminado. Las desavenencias entre Bolívar y San Martín influyeron muy directamente en la sublevación de las tropas de El Callao, que franquearon la entrada a la división española del general don Juan Antonio Monet entre las aclamaciones y vítores del vecindario de Lima obligado a evacuar por Bolívar. Fue sólo un espejismo. El 8 de junio los españoles tuvieron que rendirla de nuevo, pero El Callao siguió resistiendo tenazmente y no capituló hasta el 22 de enero de 1826.

En 1824 —el año de Ayacucho— se pudo socorrer también a los defensores de Chiloé, todavía mandados por el valiente Quintanilla con la llegada del navío *Asia* a las órdenes del jefe de escuadra don Roque Guruceta, buen marino, pero que, en esta ocasión, actuó con prudencia y parsimonia contrarias a las exigencias de la situación, sin sacar, por tanto, a su comisión todo el provecho posible y dando tiempo a que se organizasen sus adversarios. Cuando Guruceta llegó con sus barcos a El Callao se retiraron los enemigos conforme a un plan estratégico previsto, pero se quedaron en sus alrededores. El almirante Guise, antiguo rival de Cochrane y actual jefe de la armada peruana, tenía a sus órdenes una fragata, una corbeta y cuatro bergantines; y a ellos se enfrentó la flotilla de Guruceta, análoga en unidades, en los primeros días de octubre con el fin de intentar su destrucción; pero después de un combate, en que los peruanos tuvieron grandes pérdidas, decidió su vuelta a puerto en lugar de perseguirlos, perdiendo de ese modo, la oportunidad de dominar el mar de una forma decisiva. Quizá pensara que la suerte del Pacífico estaba echada de antemano.

El canto del cisne para las armas realistas en América del Sur llegó con su derrota en la batalla de Ayacucho el 9 de diciembre de 1824,

si bien este final no se captó de inmediato, pues las hostilidades siguieron algún tiempo por tierra y mar. El almirante peruano Martín Guise al mando de una flota, con dotación inglesa en su mayoría, derrotó a la flota realista frente a El Callao el 18 de octubre de 1825, en la última acción naval importante de la independencia suramericana; y todavía Rodil aguantará en tierra hasta enero de 1826, esperando unos auxilios que nunca llegaron. No se firmó ningún tratado de paz normal por lo que, durante algunos años más, las nuevas repúblicas de América del Sur continuaron otorgando patentes de corso para hostigar a los barcos españoles, que ahora, principalmente desde La Habana y Puerto Rico, intentaban nuevos bloqueos de puertos. Pero Ayacucho habrá supuesto el punto final y decisivo a quince largos años de logros y frustraciones. A los oficiales de la Real Armada a comienzos del XIX, «los Ayacuchos navales», podrá acusárseles de todo menos de cobardía o deslealtad. Es el triste final de una etapa que merece un respeto a veces negado.

La independencia de la América española marcará un hito histórico de indudable trascendencia en la historia patria, con una directa proyección en sus cuadros navales, obligados a un replanteamiento de actitudes, de tal modo que puede decirse que a partir de 1826, fecha en la que oficialmente se admitió la libertad de México, el caos político y económico de la España fernandina se unirá a las incógnitas de una supervivencia ultramarina, muy reducida y muy aislada entre sí (Cuba y Filipinas) sobre las que habrán de basarse nuevas estructuras y nuevos planteamientos.

III

LAS CONSECUENCIAS

La definitiva desmembración de España de sus dominios americanos, con la excepción de Cuba, Filipinas y Puerto Rico, a los que alcanzará el triste telón de fondo del 98, supondrá, para una España en crisis de valores, el reto de la aceptación de una situación enteramente novedosa que le obligará a un poderoso esfuerzo de adaptación. Le representará, de entrada, la pérdida de condición de gran potencia, mantenida ya con dificultad, y la extinción de los recursos que se contabilizaban en las arcas reales, a veces con más ambición que provecho. Las consecuencias, por tanto, de la emancipación serían desoladoras, porque durante bastante tiempo se rompieron todos los lazos de conexión y hasta se puso en entredicho en las nuevas naciones la obra evangelizadora y colonizadora de su antigua metrópoli.

La separación de los virreinatos americanos sólo podía haber sido contenida militarmente con unas fuerzas navales capaces de reforzar las guarniciones militares, manteniendo el Ejército preciso para contener la subversión; pero sin ese apoyo naval necesario, las fuerzas realistas americanas tuvieron que ser dejadas a su suerte, de tal forma que, faltas de aliento moral y ayuda material, su sentencia estaba firmada.

Huérfana de tal asistencia, la Marina española en América se fue replegando en sí misma, mientras que por contraste, se expande la de los sublevados, tripuladas generalmente por marinos anglosajones experimentados, movidos más por ánimos aventureros que por impulsos de patriotismo filantrópico.

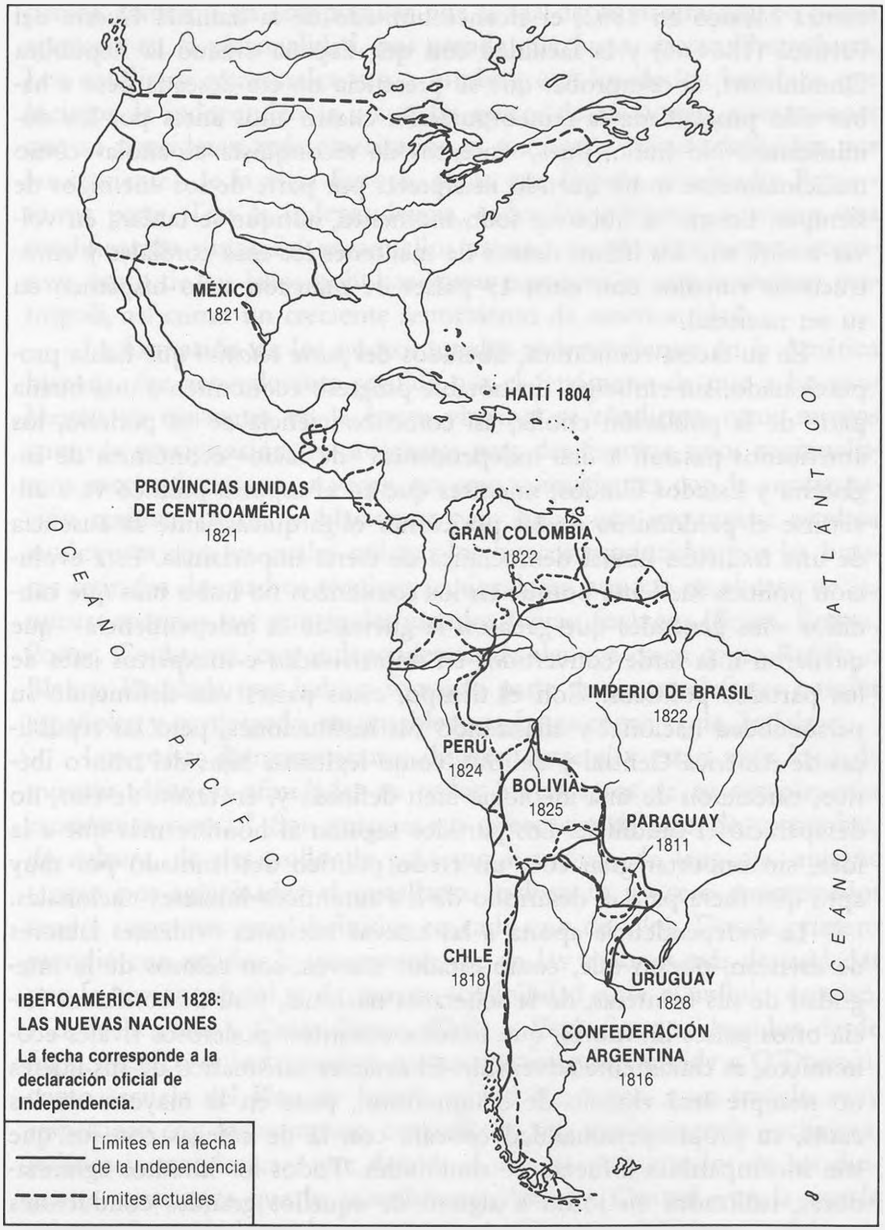
Poco quedaba ya del diseño de aquellas Indias orientales y occidentales que resumían —sin que ello tenga sentido peyorativo— todo el vasto imperio ultramarino español. Leyes de Indias, Consejo de Indias

y hasta virreyes de Indias, no eran sino palabras vacías de contenido, cuyo valor evocador no era necesario rememorar; la independencia había propiciado también el revivir de una cultura propia ajena a la tradición hispana y, solamente el paso del tiempo y la serenidad de una revisión histórica, fuera ya de la apasionada cargazón emocional de la emancipación, harán volver las aguas a su cauce.

Porque las independencias, tumultuarias, fragmentadas y desviadas de sus objetivos iniciales, habían conducido arrolladoramente a una emancipación sin descolonización; y ello pudo ser fácilmente advertido en las luchas internas que se sucedieron, puesto que si trastocó la jerarquía política ligada a la metrópoli, subsisten las condiciones socioeconómicas, cuya prolongación habría de acusarse en los posteriores conflictos tras la emancipación. España —tras el trauma de la segregación— no reconoció la independencia de sus antiguos virreinatos, lo que fue un gran error. Retiró a sus soldados y marinos a la fuerza, cuando quedaron reducidos al último extremo, de derrota en derrota, después de una tremenda lucha por ambas partes y en la que no se dio cuartel. Si la autonomía se hubiera concedido a tiempo se hubiera gozado de innegables ventajas en el comercio con las nuevas naciones que hubiera propiciado un mayor desarrollo comercial, cuyas consecuencias hubiesen sido el fortalecimiento de una Marina mercante sólida y equilibrada con los apoyos de su Marina militar, que no habría pasado por los dolorosos trances que tuvo que afrontar.

Pero si para España los efectos de la independencia hispanoamericana fueron totalmente negativos, la joven América tuvo que hacer frente, igualmente, a situaciones para las que no estaba preparada. Desechada la tentativa de Bolívar de establecer una América del Sur republicana y unida, ante el fracaso que se vio abocado el Congreso de Panamá de 1826 por la desconfianza de los distintos estados entre sí; el antiguo territorio español queda dividido en 19 nuevos países, que en una primera fase son gobernados bajo el signo de la dictadura personal, aunque no dejen de proliferar constituciones de corte más o menos democrático.

Desde 1828, y pese a cuanto se ha dicho en la leyenda antiespañola, España renunció a imponer lazo político a los países emancipados, que de inmediato tuvieron que enfrentarse a las secuelas de una independencia que les puso de manifiesto una evidente falta de madurez. Lo demuestra la conducta de Prim, al retirarse de la expedición



Iberoamérica tras la independencia

contra México en 1862; el alcance limitado de la llamada Guerra del Pacífico (1864-66) y la facilidad con que España evacuó la República Dominicana, al comprobar que su presencia no era deseada pese a haber sido proclamada la reincorporación cuatro años antes por los dominicanos. No hubo, pues, «intentos de reconquista española» como maliciosamente se ha querido interpretar por parte de los enemigos de siempre. Lo que sí hubo en todo momento, aunque se tardara en volver a ello, son los lícitos deseos de mantener los más cordiales y constructivos vínculos con estos 19 países de marcado sello hispánico en su ser nacional.

En su faceta económica, liberados del *pacto colonial* que había proporcionado, sin embargo, un notable progreso económico a una buena parte de la población criolla, así como conciencia de su poderío, los americanos pasarán a una independencia «de facto» económica de Inglaterra y Estados Unidos; mientras que en el aspecto político va a advertirse el predominio de las posiciones oligárquicas, ante la ausencia de una tradición liberal democrática de cierta importancia. Esta evolución política fue lenta porque en los comienzos no hubo más que caudillos —los generales que ganaron la guerra de la independencia— que quedaron más tarde convertidos en improvisados e inexpertos jefes de los partidos políticos. Con el tiempo, estos países van definiendo su personalidad nacional y afianzando sus instituciones; pero las repúblicas de América Central y del Sur, como legítimas hijas del tronco ibérico, carecieron de una ideología bien definida y, en razón de ello, no desapareció el caudillaje. Los partidos seguían al hombre más que a la idea, sin importar gran cosa un credo político determinado por muy apto que fuera para el desarrollo de los auténticos intereses nacionales.

La independencia aporta a las nuevas naciones evidentes factores de división, puesto que, como estados nuevos, son celosos de la integridad de sus fronteras, de la soberanía nacional, y su desconfianza hacia otros países limítrofes, que pueden constituir poderosos rivales económicos, es claramente advertible. El carácter carismático de sus líderes no siempre será vínculo de comprensión, pues en la mayoría de los casos, su propia personalidad chocará con la de colegas con los que son incompatibles a fuerza de similitudes. Todos los intentos aglutinadores, realizados en torno a alguno de aquellos grandes conductores populares, abocaron no sólo al fracaso, sino al aumento de su separación por el recelo. Los países de la nueva América, de cuño y raíz his-

pánica, tardaron en comprender que la vía de la integración no podía apoyarse en la personalidad, por grande que fuese, de sus libertadores. Los conflictos territoriales van a fundirse con los de los hombres que hicieron la independencia y con las gentes de las nuevas generaciones que se consideran más americanos y, por tanto, menos influidos por las corrientes de la vieja Europa, de la que España —la Madre Patria— forma parte. Tras la independencia, todos los síntomas acusaron una modificación sustancial en aquellos países, con el relajamiento progresivo, tanto de los lazos políticos como económicos con la antigua metrópoli, así como un creciente sentimiento de americanidad.

La formación de los nuevos estados independientes en la América hispana, fue generalmente seguida por el fenómeno de que a los problemas ya existentes en la época virreinal se añadieron otros nuevos como la precipitación de programas para dar forma a unos nacionalismos incompletos que, a veces, no eran coincidentes con la configuración regional de las poblaciones; pero hubo que improvisar cuadros autóctonos con los cuales rellenar los huecos producidos por las bruscas retiradas de cuadros técnicos peninsulares, aunque en el caso de las nuevas marinas sus principales mandos fueran foráneos (Brión, Brown, Porter, Cochrane), con independencia de algunos casos como Padilla o Blanco Encalada que habían formado parte de los escalafones navales españoles y participado en notables combates como el de Trafalgar.

Los países iberoamericanos difieren entre sí y están muy lejos de mostrar idénticas afinidades en todos los aspectos de su organización económica y social. Son notorias sus diferencias de raza, de costumbre, de cultura, de desarrollo de gobierno e incluso de lenguaje, aunque tengan por aglutinador el castellano. Incluso su proceso emancipador tendrá caracteres muy definidos en cada uno de ellos. Donde primero prendió con solidez la insurgencia fue en las regiones más descuidadas por la acción oficial y de mayor sensibilidad ante el influjo externo. Río de la Plata y Costa Firme, Chile y Perú, fueron liberados desde fuera. México se independizó tras un pacto entre Iturbide y O'Donojú, como secuela del Plan de Iguala, que daría origen a un tratado muy respetuoso con los europeos, centrado en una triple garantía —religiosa, política y económica— que denota el espíritu conservador de los dirigentes mexicanos que lo suscribieron. América Central —en la que la primera Junta independentista fue presidida por el último capitán general don Gabino Gainza— se emancipó de México, como Paraguay de

Buenos Aires y Uruguay de los ocupantes brasileños. Más secesiones habrían de complicar el mapa político suramericano, anticipando lo que sería la balcanización de Iberoamérica ya bien entrado nuestro siglo, con la particularidad de que el *uti posidetis iuris* de 1810 no evitó los pleitos de límites. El único vidente de la época, Bolívar, intentó conjugar los males de la fragmentación, pero su obra en este aspecto —él mismo lo dijo— fue como arar en el mar. La lucha entre federalismo y centralismo será la guerra endémica de los pueblos hispanoamericanos a lo largo de todo el siglo XIX.

Desde el estricto enfoque de la actitud naval en su directa incidencia sobre la emancipación de Hispanoamérica, y como consecuencia inmediata de la misma, dos aspectos destacan y se imponen sobre los demás: el que supone el repliegue y desmantelamiento de la Marina realista, y la subsiguiente consolidación y desarrollo de las nuevas marinas nacionales, inicialmente formadas durante el período de las luchas. Ambos fenómenos, coincidentes en tiempo pero no en resultados, aparecen así entramados por la dinámica de la Historia y en función uno del otro... y van a ser contemplados desde el distinto encuadre de la frustración y la esperanza. Para la Marina española la fecha de 1825 marca el cambio de una Marina con influencia mundial a otra de potencia de segundo orden. El proceso de reconstitución será lento y penoso a consecuencia, sobre todo, del retraso en la industrialización del país. Las Marinas de las naciones americanas recién independientes tendrán que hacer frente, igualmente, a grandes esfuerzos para consolidarse. De momento, se combaten unas a otras y la mentalidad continental parece prevalecer sobre la marítima, a pesar de las voces de alarma de los que valoran y calibran la importancia del poder marítimo.

El repliegue y desmantelamiento de la Marina realista

Tras la pérdida de los territorios españoles en América, los escasos buques que aún portaban el pabellón real inician su repliegue sin puertos naturales en los que fondear o apostaderos a los que resguardar a lo largo de toda la costa atlántica o del Pacífico; pero esta retirada impuesta no mantendrá una estrategia uniforme y a España volverán pocos barcos —los de la Armada del Pacífico—, porque los que han operado en el área atlántica se concentrarán principalmente en La Habana

y Puerto Rico. Todavía en 1825, el objetivo de Fernando VII es la recuperación de sus perdidos dominios —lo había expresado incluso por Real Orden, su decisión de «conservar intactos y en toda su plenitud sus legítimos derechos de soberanía»—, aunque no van a ponerse en ello los medios indispensables para conseguirlo.

De la evacuación de la Armada del Pacífico se ocupó el brigadier don Roque Guruceta, que se apresuró a reunir sus barcos en Quelmes, dividiendo a la flota en tres grupos. La corbeta *Ica* y el bergantín *Pezuela* debían regresar doblando el cabo de Hornos, como así hicieron, llegando a Cádiz sin notables accidentes. Los bergantines goletas *Moyano* y *Real Felipe,* así como el transporte *Trinidad,* se dirigieron primero a Chiloé para desembarcar allí a oficiales americanos de las filas realistas; y el grupo más importante, en el que iba el propio Guruceta, integrado por el navío *Asia,* los bergantines *Aquiles* y *Constante* y el transporte *Clarington* puso rumbo a Filipinas, pero el viaje resultó accidentado. A su llegada a las islas Marianas para reponer víveres se produjo una sublevación de las dotaciones de los tres buques de guerra —casi todas ellas americanas— desembarcando a la oficialidad y al pasaje, y retornando el *Aquiles* a Chile y el navío *Asia* y el otro bergantín a México. De esta forma, tan penosa y poco digna, terminó la presencia de la Armada en las costas del Pacífico.

El capitán de navío Laborde —de tan destacada actuación en las operaciones navales de Costa Firme— es nombrado nuevo comandante de Marina del apostadero de La Habana, en relevo del jefe de escuadra don Miguel Gastón. El apostadero no está en buenas condiciones, pero Laborde cuenta con las fragatas *Sabina* y las corbetas *Infanta Doña María Francisca* y *Zafiro,* con las que tiene que atender a la defensa contra piratas y corsarios; pero también sirven como base para los proyectos reconquistadores del continente, de los cuales San Juan de Ulúa —todavía en poder de los españoles— es un enclave fundamental y, por tanto, objetivo para la expedición que se dispone a proteger tan importante bastión. Laborde —que ya es brigada desde julio de 1825— deja el mando del apostadero a don Juan Bautista Topete y embarca, el 19 de septiembre, en la fragata *Sabina* junto a la que navegan la fragata *Casilda* y la corbeta *Aretusa,* con víveres, pertrechos e incluso piezas de artillería para la defensa de la plaza. La expedición, sin embargo, no llegará a su destino. Un fuerte temporal desarbola a la *Sabina,* que tiene que retomar el puerto de La Habana, y los otros barcos no tendrán

mejor suerte. Cuando va a insistirse sobre el plan, ya se ha rendido la última fortaleza realista en México —aunque todavía no se sepa en La Habana— pero Laborde no asistirá a su capitulación como tampoco estuvo presente en la de Maracaibo y Puerto Cabello.

Aunque el repliegue ha traido un mayor fortalecimiento de los efectivos navales en Cuba, los peligros de cualquier intento invasor contra esta isla o la de Puerto Rico siguen subsistiendo; Laborde asegura la defensa cubana con una mejora en las dotaciones de los buques, y emprende pequeñas operaciones de hostilización a los rebeldes de los países continentales del Caribe, temerosos de una posible reacción realista de amplio alcance, que no llegará a producirse. No obstante, este fortalecimiento de la Marina española en Cuba proporcionará esperanzas a los que todavía aspiran a la reunificación, entre los que se cuentan los guerrilleros que se resisten a reconocer el triunfo de los independentistas. Como ha señalado Antonio Egea, el año 1826 se inicia con la pérdida de los dos últimos bastiones españoles en Sudamérica: El Callao y Chiloé; pero también comienza con los preparativos de la expedición que dirige el brigadier Ángel Laborde y Navarro, empresa que aportará optimismo a los partidarios de la españolidad de América y desazón a los contrarios [1].

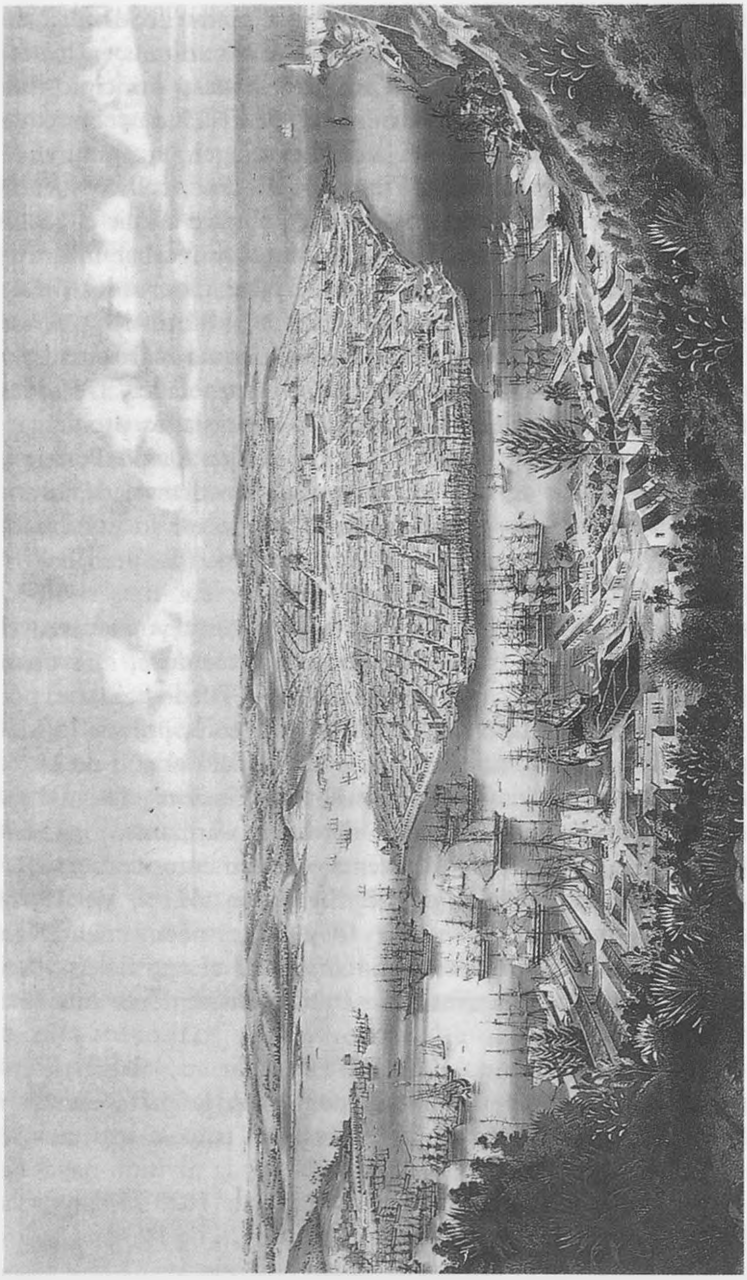
Evidentemente, Cuba tenía que concentrar el escaso poder naval español que quedaba en la fachada atlántica, ya que al no existir apostadero en Puerto Cabello ni otras plazas fuertes en las que apoyarse, la única base operativa desde la que trazar los planes de recuperación es la de La Habana. El propio comandante del apostadero informa sobre sus fuerzas navales demostrando que en 1826 constituyen una seria agrupación. La constituyen cinco fragatas (*Lealtad*, *Iberia*, *Sabina*, *Perla* y *Casilda*), una corbeta (*Aretusa*), dos bergantines (*Hércules* y *Marte*) y un bergantín goleta (*Belona*) a los que hay que añadir más tarde el navío *Guerrero*. El problema de las dotaciones y repuestos era, sin embargo, más arduo. Los suministros navales tenían que adquirirse en Estados Unidos y las deserciones a bordo no eran infrecuentes, casi siempre por motivos económicos, pues la Marina era de los cuerpos de estado de peor tratamiento.

[1] A. Egea, «Ángel Laborde, Comandante del Apostadero de La Habana», *Revista de Historia Naval*, n.° 30, Madrid, 1990. Una excelente investigación sobre uno de los personajes más destacados de la Marina en la independencia de Hispanoamérica.

La expedición, pese a todo, se prepara y la prensa lo divulga, lo que produce inquietud en los colombianos y nuevos ánimos en los españoles. La División Naval de Laborde propició desde el principio más una acción psicológica que una incursión naval. El 19 de febrero de 1826, Laborde se hizo a la mar con sus buques, pero no emprende ninguna acción directa contra Costa Firme; llega a Puerto Rico y vuelve a Santiago de Cuba con sus cinco fragatas, y vuelve a salir el 15 de mayo, pero hacia Jamaica, para adquirir repuestos y recabar información. El 27 de junio estaba de regreso en La Habana, pero dos meses más tarde dejará de nuevo el apostadero para ir a hostilizar los puertos de Costa Firme. Los temporales volvieron a jugarle una mala pasada, y el *Guerrero*, dos fragatas y otros buques fueron desarbolados. De todas formas, el brigadier Laborde se enfrentará, sin demasiados problemas, con los buques mexicanos que manda el comodoro David Porter, y sigue entrando y saliendo de La Habana, a veces sin demasiada justificación. Los realistas de Costa Firme continuarán esperando inútilmente esa expedición de apoyo tan reiteradamente anunciada, pero Laborde no quiere distanciarse de Cuba y Puerto Rico.

A principios de 1828 llega a La Habana como nuevo refuerzo el navío *Soberano*. Con él, los buques de guerra ya son doce, más otros cuatro menores, sumando un total de 482 cañones. Puede hablarse, por lo tanto, de repliegue naval pero no desmantelamiento, porque la Marina realista en Cuba se ha incrementado con respecto al año de 1826. Los buques eran *Soberano* (navío de 74 cañones); *Guerrero*, de igual armamento; fragata *Iberia*, de 50; *Lealtad*, del mismo armamento; *Casilda*, de 40 cañones; *Sabina* y *Perla*, de idéntico armamento; corbeta *Aretusa*, de 40; bergantín *Hércules*, de 22; bergantín *Marte*, de 18, y bergantines-goleta *Amalia* y *Belona*, de 18 y 16, respectivamente. La fragata *Restauración* también habría de incorporarse al apostadero, con lo que México, ante tales efectivos, no ocultaba sus temores ante una posible invasión española.

Era evidente que Fernando VII quería cumplir su palabra de reconquistar sus dominios americanos, al menos en la parte estimada como más vulnerable o de mayor apego realista; pero la expedición, mandada por don Isidro Barradas y conducida por la división naval de Laborde, navegaba hacia la derrota. El 5 de julio de 1829 se daba a la vela la expedición contra México desde el puerto de La Habana, y los días 27 y 28 desembarcaron las tropas, emprendiendo la marcha hasta



Vista panorámica del puerto y la ciudad de La Habana, desde la fortaleza de la Cabaña (Museo Naval. Litografías)

Tampico, pero allí mismo murió la proyectada reconquista. Poseído de una absurda confianza, hizo regresar a la escuadra entendiendo que con la tropa desembarcada —alrededor de cuatro mil hombres— podía someter al país sin dificultad. Pero los mexicanos, que rechazaban una nueva sumisión a España, combatieron con gran valor y decisión. La fuerza expedicionaria, diezmada por el hambre y las enfermedades, se vio obligada a aceptar una vergonzosa capitulación, regresando a Cuba los soldados que quedaban en muy precarias condiciones.

¿Se desecha, tras el fracaso de Tampico, cualquier otro propósito de reconquista? En abril de 1830 volvió a hablarse de otra nueva invasión a México; pero, en noviembre de ese mismo año Laborde —ascendido ya a brigadier— recibió la orden del Rey de anular cualquier operación que no fuera exclusivamente para proteger el comercio de Cuba y Puerto Rico.

La escuadra de La Habana llegó a ser más que suficiente para imponerse a cualquier posible enemiga de las surgidas en las nuevas naciones, y actuó como fuerza disuasoria sobre cualquier intento de agresión a las islas españolas en las Antillas. A salvo por tanto Cuba y Puerto Rico de enemigos exteriores, y controlados los todavía débiles impulsos de los internos, forzoso era proceder a la disminución de unos gastos que las cajas de La Habana no podían soportar. Y al repliegue seguiría el desmantelamiento, que ya se había hecho notable en España en los últimos años de Fernando VII, aunque el proceso de involución se hubiese ya iniciado en Trafalgar. Los datos son elocuentes; en las postrimerías del siglo XVIII, España disponía de más de 300 buques de guerra, mientras que en 1828 únicamente contábamos con 24, y no se destinaba ni un real a la construcción naval en los presupuestos de ese mismo año. Las penurias por las que pasaba la Península, que naturalmente no mandaba un céntimo a lo que quedaba de ultramar, podían haber sido suavizadas de no haberse producido también una involución en la industria naval cubana, atribuible no solo a la Corona, sino también al Consulado; pues era éste el que se había opuesto a los «privilegios de la Marina y del Astillero», oposición que supuso la desaparición de aquellos y cuyas repercusiones negativas alcanzaron hasta el ocaso del siglo XIX.

A la muerte de Fernando VII, perdida ya toda la esperanza —si es que realmente se mantuvo alguna— de recuperación de los antiguos virreinatos americanos, no quedaba solamente la imagen de una Marina

desarbolada y maltrecha, sino el triste legado de un desmantelamiento moral y material. Cuando fallece el Rey, era capitán general y Director de la Armada, don Juan Ruiz de Apodaca, y mandaba el Departamento de Cádiz el teniente general don José de Quevedo, los apostaderos de Ferrol y Cartagena, los jefes de escuadra don Roque Guruceta y don Antonio Vácaro respectivamente, y el de La Habana continuaba bajo el mando de Laborde. Todos habían tenido grandes vinculaciones al proceso de emancipación de la América hispana y conocían perfectamente sus entresijos y sus derivadas. Todos elevarían sendos memoriales, en los que señalaban lapidariamente el estado y situación de una Armada a la que habían servido en malos buques, con escasos pertrechos y poca marinería; con dotaciones reclutadas entre vagos y maleantes, minadas por el escorbuto, indisciplinadas y nada hechas a la mar; a dos tercios de ración, normalmente de capitán a paje y con un montón de pagas atrasadas. Todos habían arrastrado las duras y larguísimas navegaciones ultramarinas de varios meses de duración, doblando, no pocas veces, el temido cabo de Hornos con sus terribles temporales... Estaban, por tanto, moralmente para decir lo que dijeron, porque sus experiencias no eran importadas sino tristemente vividas. Escribía Quevedo:

> El deplorable estado a que se ha reducido todos los ramos de la Marina Real desentendiéndose de una manera que no puede imaginarse, ofrece un cuadro verdaderamente luctuoso para los que conocen su importancia.

No era menos crítico Guruceta:

> Sólo por el abandono en que hace años se tiene a la Marina ha podido llegar a la miserable situación en que se halla, y este abandono, fuerza es decirlo, no lo crea sólo la penuria del erario, cuando éste ha cubierto tan religiosamente las demás atenciones del Estado; ha sido así en parte, una consecuencia precisa del poco o ningún espíritu marino de la nación, y de la poca o ninguna importancia que el gobierno ha dado en estos últimos tiempos a la fuerza naval.

Y eso en los momentos en que se estaba jugando a ser o no ser de España en América, sin los medios navales más indispensables para sostenerse. Don Alejandro Gutiérrez de Rubalcava —a quien había in-

terinado Vácaro— pondrá la guinda al amargo pastel con estas drásticas frases:

> El crecido número de gentes de mar con que se contaba en otro tiempo, se halla notablemente disminuido. Muchas calamidades, producidas por causas inevitables, que se han ido sucediendo o reemplazando unas a otras, y algunas que han podido evitarse, entre ellas, más que todas, la certeza del abandono y miseria que parecen vinculados en la marinería que pasa el servicio y que tanto y tan directamente trasciende a sus desgraciadas familias, han concluido con las de los buques de guerra y se ha marchitado aquella preciosa planta sin cuyo esmerado cultivo, en vano es el deseo de tener Marina.

Al subir al trono Fernando VII, la Marina Real contaba con las siguientes unidades, con más o menos capacidad operativa: 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas, 4 jabeques, 15 urcas, 50 bergantines, 4 paquebotes, 38 goletas, 10 balandras y 15 unidades sutiles. A su fallecimiento, las existencias reales eran éstas: 3 navíos, 5 fragatas, 4 corbetas, 8 bergantines, 7 goletas y ocho unidades sutiles. Han desaparecido como fuerza naval jabeques, urcas, paquebotes y balandras. El balance no puede ser más desolador, aunque no sea del todo fiable. De todos modos, barco más, barco menos, poco cambiaba la triste situación [2].

Cualquier intento de rehabilitación de fuerzas navales durante el reinado de Fernando VII, en el que América se independiza, requería ímprobos esfuerzos. Recordemos en postrera revisión, y como homenaje a quienes lo realizaron, la trayectoria recorrida. A las costas del Pacífico pudo enviarse el viejo navío *Asia* y el bergantín *Aquiles*. Las dificultades para la carena de tres navíos, (el *Héroe*, de 80 cañones —el antiguo navío francés tomado a la escuadra de Rosilly en Cádiz—, el *Guerrero* y el *San Pablo* (más tarde *Soberano*) de 74) fueron casi insuperables, empezando con que hubo de limpiarse los diques de La Carraca, invadidos por el fango, y reconstruir sus puertas para las que no se encontraba madera. Estos navíos marcarían un hito histórico, pues el *Guerrero*, construido en Ferrol en 1755, fue al desguace en 1858 con 103 años de servicio, lo que da una idea de perfección alcanzada por la construcción en el siglo XVIII, y el *Soberano*, botado en 1770, navegó

[2] Datos tomados de los *Estados Generales de la Armada* de 1807, 1814 y 1833.

hasta 1854. Se reparó también el navío *Algeciras*, hundido en La Carraca y al que se logró poner a flote, pero su reparación hubo de abandonarse por falta de recursos. Se carenó la fragata *Perla*, de la que Salazar dijo que se había puesto todo nuevo menos el nombre, y se activaron la construcción de tres fragatas, muy paradas desde 1821, a las que se bautizaron como *Iberia*, *Lealtad* y *Restauración*. Con todos estos barcos, los nuevos y los recompuestos, se infundió algún vigor operativo a la Marina y, además del envío al Pacífico de la fuerza citada, se pudo constituir en La Habana la división naval de Laborde, formada, como se ha visto, por los tres navíos *Héroe*, *Guerrero* y *Soberano*; las cuatro fragatas *Perla*, *Lealtad*, *Iberia* y *Restauración*, así como varios buques menores con los que se consiguieron los éxitos póstumos frente a la división combinada naval de las repúblicas de México y Colombia. Frente a una Marina en repliegue —aunque su canto de cisne no sea el de la estridencia— unas nuevas Marinas, en consolidación y auge, marcarán las pautas del devenir histórico de las jóvenes nacionalidades.

Consolidación y desarrollo de las nuevas Marinas americanas

En 1822, aun antes de asegurar la independencia, Simón Bolívar había escrito:

> Cuando miro la nueva América, la veo rodeada por las potencias navales de Europa... sitiada por fortalezas flotantes de extranjeros, que son por tanto enemigos.

No va a ser éste, sin embargo, el principal problema de las Marinas de las nuevas naciones americanas surgidas tras la independencia. La preocupación por una intervención de las principales potencias del mundo no pasará de ser un infundado temor. Los más inmediatos rivales serán los propios vecinos, aunque todos se hallen empeñados en la búsqueda de armamentos capaces de disuadir a más superiores adversarios.

Las Marinas hispanoamericanas, tras la independencia, se enfrentan a una serie de circunstancias que van a exigir el esfuerzo de su consolidación y desarrollo. Las naciones pequeñas, especialmente las

del Caribe, sufrirán también el peligro añadido de los nuevos filibusteros, ahora incluso animados por ambiciones expansionistas; pero el denominador común de todas ellas será la serie prolongada de guerras ocasionadas por cuestiones de límites mal definidos o escasamente respetados; la amenaza de un peligro siempre latente de reconquista, y el enfrentamiento económico con sus antiguas fiadores. En razón de todo ello, surge la esencial y compartida preocupación de vigorizar las distintas armadas nacionales, que ya habían evidenciado buenos principios durante las luchas emancipadoras.

Pero las guerras de la independencia habían dejado casi arruinadas la mayoría de estas naciones y en intentos de recuperación se aceptarán compromisos leoninos con empresas privadas europeas para la adquisición de buques o pertrechos. Y ésta será una hipoteca que habrá que pagarse a un alto precio, porque las potencias navales llevarían sus flotas a América no sólo para una intervención abierta en algunos casos, sino para ejercer una política de poder, ante el recelo o sospecha de que algunas de estas nuevas, y no siempre bien avenidas comunidades, puedan convertirse en nación dominante del mar.

El proceso de consolidación de estas marinas pasará por distintas alternativas en función de sus constantes históricas. En México, tras la independencia, compitieron por el poder diversas tendencias políticas de signo opuesto —conservadores y liberales, monárquicos y republicanos, centralistas y federalistas— y, con frecuencia, empleando medios fuera de los límites de la legalidad. La América Central, que se unió al efímero imperio mexicano en 1821, se separó dos años más tarde y hasta bien entrada la década de los treinta, se vio sometida a una serie de intervenciones foráneas, especialmente de naciones con las que estaba en deuda. En 1838 —nueve años después del último intento español—, una expedición francesa bloqueó la costa del golfo y ocupó Veracruz, y México tuvo que acudir a sus dispositivos navales de réplica; pero además de los problemas con las potencias extranjeras, el país tuvo que soportar luchas internas y afrontar la secesión de Texas, rebelada en 1835 e independizada un año más tarde. La guerra en el mar se produjo inmediatamente, pero sus vicisitudes y resultados caen fuera ya del marco temporal de este estudio.

En las nuevas repúblicas de Venezuela y Colombia —que antes habían integrado la llamada Costa Firme— además de las secuelas de guerras civiles, ataques de filibusteros, y confrontaciones con las poten-

cias europeas y Estados Unidos, continuaba la hipotética amenaza de una intervención española, que mantenía una fuerte presencia en Cuba y Puerto Rico. Las fuerzas navales, constituidas en su día con no poco y entusiasta triunfalismo, tuvieron que afrontar también la disgregación de la Gran Colombia bolivariana —Colombia, Ecuador y Venezuela— disuelta en 1830. Ello comporta, por tanto, una fragmentación de su poder marítimo y la desaparición, como entidad común de una marina que había aportado en su creación los más destacados nombres: (Clemente Palacios, Brión, Padilla, Beluche, Holy, Díaz Chitty y un largo etcétera). Las nuevas repúblicas, cada una ya con libertad de acción, se vieron envueltas en contiendas internas, en las que el poder naval tuvo escasa intervención; aunque Venezuela estuviese sujeta a frecuentes amenazas de flotas extranjeras.

En el período inmediatamente posterior a la lucha por la independencia, Argentina, que había creado una excelente Marina bajo el impulso de Gurruchaga y de su primer almirante, el irlandés Guillermo Brown, se enzarzó en una guerra con Brasil por cuestiones de delimitación y en la que el control del Uruguay fue el catalizador de los conflictos, puesto que durante la etapa virreinal había sido causa de varias campañas entre España y Portugal por la posesión del territorio. En Uruguay, como en la mayoría de las naciones iberoamericanas existían numerosas facciones políticas que, polarizadas en dos bandos, lucharon entre sí e inevitablemente uno y otro buscaban el apoyo de Argentina o de Brasil, complicando el conflicto dimensionalmente, lo que habría de radicalizar, en no pocas ocasiones, sus líneas de acción.

Esa *excelente Marina* de los años de la independencia no existía en las vísperas de la guerra contra el Brasil pues prácticamente no se contaba con barcos de guerra, ya que difícilmente podían ser considerados como tales los dos bergantines y la lancha cañonera existente. Se ha sustituido el espíritu marcial por el mercantil, escribía quejoso el dean Funes a Bolívar en noviembre de 1825, acusando a los autores del desmontaje militar, de haber destruido la Marina del Estado, suprimiendo, incluso, los cargos de maestros de ribera en el presupuesto de la Comandancia General de la Marina. Un mes más tarde, Brasil declaraba la guerra a Argentina y la armada brasileña bloqueó impunemente y venció en una serie de pequeños encuentros, aunque ninguno de ellos decisivo. Los intentos de Argentina por aumentar su modesta flota se frustraron inicialmente cuando compraron por fin a Chile una fragata

y dos corbetas, todas veteranas en las guerras de independencia, no dieron el resultado que se les pedía. La corbeta *Independencia*, que conservó el nombre chileno, tuvo que volver a Valparaíso en tal malas condiciones que se hundió en el puerto y fue desguazada. La fragata *Buenos Aires* (la ex-chilena *O'Higgins*, anteriormente de las marinas española y rusa y, por lo tanto, bastante *trabajada*) desapareció con todos sus tripulantes por fuera del cabo de Hornos, y únicamente la corbeta *Chacabuco* (la ex-chilena *Coquimbo*) llegó a Buenos Aires. Argentina envió delegados a Colombia en un intento de concertar una alianza naval, y aunque Bolívar pareció gustarle la idea, la realidad es que Argentina no consiguió la ayuda de la Marina colombiana.

A pesar de estos iniciales fracasos, Argentina, animada por su héroe naval Brown, organizó una escuadrilla formada por cuatro fragatas, dos corbetas y barcos menores, con la que libró una serie de combates con la Marina brasileña manteniendo honrosamente una guerra naval defensiva e incluso arrebatándole la iniciativa a Brasil. No obstante los brasileños mantuvieron tenazmente el bloqueo de Buenos Aires, y en septiembre de 1827 habían apresado diez mercantes ingleses y otro más a cada una de las marinas mercantes de Alemania, Holanda y Estados Unidos; y aunque los barcos brasileños también sufrieron duros golpes a manos de las unidades corsarias, Inglaterra forzó la negociación de una paz arbitrada, llegándose a un acuerdo en un tratado cuyo resultado fue el reconocimiento del Uruguay como nación independiente.

Nuevas guerras envolverían a la región del Río de la Plata que seguirán poniendo a prueba las dificultades de su Marina, reducida nuevamente, tras la guerra contra Brasil, a un pequeña fuerza costera. La independencia de Uruguay, sellada por la diplomacia inglesa con la misión de lograr un efecto amortiguador de conflictos entre los centros de poder de Argentina y Brasil en su etapa de formación nacional, fue una solución a medias, pero suficiente para poner de manifiesto unas carencias navales. El papel histórico del estado «tapón», equilibrante, no desaparecerá nunca del todo, manteniéndose una línea de tensión muy acusada en un espacio crítico, ciertamente sensibilizado por su circunstancia.

La costa sudamericana del Pacífico fue la última zona del continente en conseguir su independencia de España y también la región donde el poder naval tuvo más influencia en el siglo XIX. Parte de las nuevas naciones creadas en la costa occidental habían sido antes enti-

dades administrativas del virreinato del Perú y, una vez independientes, pelearon entre sí por la hegemonía de la costa oeste.

Desaparecido el poder naval español de los mares de la zona austral de América, e independizado Chile —pivote geopolítico de la dominación española en América— se derrumbó la concepción político-estratégica sobre la que gravitaba aquélla y gracias al poder naval chileno pudo consolidarse la independencia del país, que tuvo su exponente en la primera escuadra nacional que mandó Blanco Encalada y que conllevó la creación y establecimiento de una compleja estructura de apoyo que permitió darle consistencia a sus operaciones. Así en octubre de 1817, fue creada la Comandancia General de Marina y un mes más tarde funcionaba la Contaduría de Marina, cuyo nombre cambiaría más tarde por el de Comisaría de Guerra y Marina. En diciembre del mismo año se dispuso la fundación de un arsenal de Marina y el 16 de junio de 1818 fue nombrado el primer mando en jefe a flote, fijándose sus atribuciones y responsabilidades. En julio de 1818 ya existían el batallón de Infantería de Marina y la brigada de Artillería de Mar, y ese mismo año también fue decretada la constitución de la Escuela Naval. Las guerras, en las que Chile se vería después envuelta —especialmente la llamada «de la Confederación»— en 1836, demostrarían una vez más, la imprescindible necesidad del poder naval en la defensa e integridad del territorio. Sólo la utilización soberana del mar permitió la expedición de Bulnes y su posterior campaña triunfal en la liberación de la dictadura del boliviano Santa Cruz.

Entre 1827 y 1829 invadió Bolivia y después Ecuador, éste parte todavía de la Gran Colombia. Una escuadrilla naval peruana conquistó Guayaquil en enero de 1829; pero el almirante Martín de Guise, que había luchado antes por la independencia del Perú, perdió la vida en el ataque. En un esfuerzo combinado Bolivia y Ecuador derrotaron a los peruanos en la batalla terrestre de Tarqui; Guayaquil fue reconquistado y una improvisada flota ecuatoriana de doce cañoneras obligó a los peruanos a levantar el bloqueo del puerto, restableciéndose el *status quo* del momento de la independencia.

En 1835 se unieron Bolivia y Perú, acto al que se opusieron Chile y Argentina con una nueva declaración de guerra. Como en la mayoría de las contiendas intracontinentales, las acciones navales tendrán su necesario protagonismo en ellas. Un grupo de exiliados chilenos se hicieron a la mar desde El Callao en dos mercantes propiedad del gobierno

peruano, el *Monteagudo* y el *Orbegozo*. Un temporal separó a los dos barcos, pero el *Orbegozo* entró y rindió San Carlos de Ancud, puerto de la isla de Chiloé, mientras que la dotación del *Monteagudo* se amotinó y lo llevó a Valparaíso entregándolo. El Gobierno chileno, entonces, despachó al *Monteagudo* a Chiloé, ahora con tripulación leal, sorprendiendo a los rebeldes que fueron sometidos. Chile envió también los buques de guerra *Aquiles* y *Colocolo* a cruzar frente a la costa del Perú con órdenes de apresar barcos de guerra peruanos, en represalia por la sospechada ayuda de Perú a los insurgentes chilenos. La tan ansiada independencia de la dominación española no había conseguido aunar voluntades conciliadoras y las guerras entre los recién liberados se suceden y enturbian un horizonte que ha de tardar mucho en verse limpio de nubarrones.

Chile pidió, sin resultado, que se disolviera la unión entre Perú y Bolivia y declaró la guerra. Lo que siguió fue el conflicto conocido en los libros de historia como la guerra contra la Confederación. Si vamos a cerrar con ella este itinerario bélico de las Marinas que, formadas para las luchas emancipadoras, se consolidaron con notables altibajos en guerras ya propias, es porque todavía alientan y combaten hombres de la primera hornada independentista. Chile envió en octubre de 1837 una expedición por mar de tres mil hombres a Chilca (Perú). La fuerza fue rodeada y el almirante Blanco Encalada, comandante de la expedición, negoció la tregua y en julio de 1838 envió una segunda y mayor expedición al mando del general don Manuel Bulnes con 4.400 hombres embarcados en 27 transportes escoltados por otros buques de guerra. La fuerza desembarcó en Ancón (Perú) y conquistó Lima el 21 de agosto después de derrotar al Ejército oponente. Luego, puso sitio a El Callao y conquistó el puerto. En un pugilato de fuerzas de toma y daca, la Confederación peruano-boliviana reconquistó Lima, pero no obstante el ejército chileno la derrotó decisivamente en la batalla de Yungay el 20 de enero de 1839. Mientras tenían lugar estas operaciones en tierra, la flota chilena bloqueaba los puertos peruanos impidiendo que salieran a la mar algunos corsarios, pero una flota peruana atacó a los buques chilenos en Casma. Esta acción de indeciso resultado, fue el último intento peruano de vencer a Chile en el conflicto. La confederación Peruano-Boliviana se deshizo y dos años más tarde, Perú volvió a invadir Bolivia en un nuevo intento anexionista; pero en esta campaña, finalizada con una nueva derrota peruana, el poder naval no tuvo intervención alguna.

La condición marítima de muchos de los nuevos países hispanoamericanos quedó puesta de manifiesto a lo largo de toda la serie de contiendas que se produjeron tras la obtención de sus independencias, y la importancia en el ejercicio de su poder naval quedó plasmada en los resultados –positivos o negativos– de las operaciones por mar. La creación de las nuevas marinas fue una exigencia de la concepción geopolítica de la Corona española, que en el ámbito naval mantenía en Iberoamérica una serie de prioridades que, con dificultades, pudo mantener vivas, pese a las dispares alternativas de su historia. A pesar de las debilidades de su Marina, España mantuvo el dominio completo del mar en regiones como el Caribe cuando pudo proporcionársele a la flota apoyo logístico adecuado. Los buques patriotas cesaron de actuar como fuerza naval y tuvieron que dedicarse al corso contra el comercio.

Conscientes los nuevos pueblos de que sin barcos no pueden dominar el mar y que sin el dominio y control de éste, no pueden ganarse las guerras en que tal hegemonía se disputa, se lanzarían a improvisar sus marinas, utilizando cuantos recursos tenían a su alcance, y con el apoyo explícito de los libertadores, que, caudillos en tierra, no subvaloraban la importancia del mar, sabedores de que la condición marítima de un país no se elige: es ajena a la voluntad de los hombres, e inmutable en el tiempo. Los avatares del post-independentismo confirmarían tales premisas y las Marinas creadas con el fin de ganar la independencia y conservarla frente al poder español se vieron involucradas de inmediato en guerras de disputas fronterizas o pretensiones hegemónicas, que les marcó una etapa de consolidación en trances bélicos, que no pacíficos. Frente al repliegue naval del posicionamiento español en América, falto de alcances y de objetivos, y a la espera de una reconstrucción necesaria, las continuas discordias y disensiones entre países de reciente formación y desarrollo, impulsan a sus marinas al esfuerzo continuado y exhaustivo en la conquista de imposibles.

La mentalidad naval de los libertadores

A pesar de que las batallas decisivas para el logro de la independencia hispanoamericana (Bocayá, Carabobo, Chacabuco, Maipú, Pichincha y Ayacucho) serán libradas en escenarios terrestres, y que los

grandes conductores de las mismas lucen los entorchados de generales y no los de almirantes, la estrategia naval jugó un papel importante en las operaciones militares, en razón de que el mar fue la única vinculación existente entre las posesiones españolas y la Madre Patria. Dentro de ese campo de acción estuvieron insertas acciones navales que incidirían muy directamente en la estrategia de las militares, y en no pocos casos habría de condicionar sus éxitos y sus fracasos. Ya se ha expuesto el desarrollo de los hechos que las conformaron, y el protagonismo que marinos de una y otra orilla imprimen a sus papeles; pero la estrategia naval incluye principios y procedimientos para el ejercicio y desarrollo de la guerra en el mar, que deben ser asumidos y ejecutados con *mentalidad naval.* El sencillo postulado en que descansa el objetivo, que no es otro que el de lograr el control del mar, ya supone un amplísimo campo de acción como es el de las costas americanas atlánticas o del Pacífico; y este objetivo conduce a un único propósito que es el de permitir el libre flujo de las comunicaciones marítimas propias, al mismo tiempo que se interrumpen las del adversario. En otras palabras, se pretende negar el uso del mar al enemigo a la vez que se emplea con toda su potencialidad en beneficio propio. Y todo esto tiene una mayor gravitación cuando se enfrentan países de similares características marítimas.

¿Tuvieron los caudillos de la independencia americana, (concretamente los llamados Libertadores: Bolívar, San Martín y O'Higgins) conciencia de que la fuerte atracción de la dominación marítima ha sido una constante en la historia del mundo? O dicho más claramente, ¿tuvieron los Libertadores la mentalidad naval necesaria para entender la importancia del dominio del mar como sostén y apoyo de las operaciones terrestres? Analizando la trayectoria histórica en pensamiento y líneas de acción de cada uno de ellos, así como los planteamientos tácticos que se movieron, la respuesta tiene que ser afirmativa. Veamos, entonces, cómo se manifiesta esta actitud en cada uno de los citados.

Siguiendo un orden de primacía, concedido generalmente por los autores, Simón Bolívar encarna por antonomasia la figura del Libertador, dada su mayor aportación a la independencia de Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. No tiene antecedentes navales, aunque sí militares (su padre es coronel de Milicias) pero el mar ejerce desde joven una singular atracción sobre él. Uno de sus más apasio-

nados panegiristas, el doctor don Luis Villalba, lo ha llamado también Gran Capitán del Mar conocedor de sus aventuras y vinculaciones marítimas

> porque el mar tanto como la montaña y la llanura, fue también su caballo de batalla en el peregrinaje por la libertad.

El mar condiciona la historia de Bolívar cuando, apenas con 17 años, embarca en el *San Ildefonso* hacia España con una breve escala en Veracruz y La Habana. En Santoña visita la tierra de sus abuelos, y por mar —no había otro camino— vuelve a Caracas con su joven esposa María Teresa. Su bautismo de fuego en Puerto Cabello lo sitúa también muy cerca del mar, y por el mar llega a Curaçao evitando el acoso de Monteverde. Refugiado en Jamaica, embarca por consejo de Brión desafiando los azares de la travesía del Caribe rumbo a Cartagena de Indias, para contribuir a su defensa, y el barco en que navega, el *Republicano* tiene un encuentro fortuito con el corsario armado *Nuestra Señora de la Popa* del que sale bien parado y que permitirá providencialmente al Libertador continuar con la tarea emprendida. La expedición a isla Margarita —siempre el mar por medio— en esta primera etapa de su vida guerrera, le añade nuevas singladuras marineras; pues esa isla, de la que el capitán general de Venezuela, Moxó, había dicho que mientras estuviera en rebeldía no habría paz en América, es uno de los puntos más importantes de la estrategia naval bolivariana.

El 20 de marzo de 1816, Bolívar zarpa de San Luis en Haití al mando de siete goletas en la llamada expedición de los Cayos. Tiene el mando naval sobre los marinos Brión —que habrá de ser su primer almirante— y el inglés MacGregor, así como de los militares Mariño, Piar, Zea, Briceño y otros. Brión propuso que se pusiera la expedición bajo el mando de Bolívar, y aunque el corsario francés Luis Aury lanzó la idea de un triunvirato, Brión, con energía, dejó constancia de que sólo contribuiría con su persona y sus bienes si se le confería a Bolívar el mando. A pesar de que hubo disidencias, el Libertador se verá investido del mando, aunque en su aspecto naval no dejó de tener a Brión muy cerca.

El objetivo naval de Bolívar era alcanzar la isla Margarita, sorprendiendo al enemigo desde el este. En la goleta que llevaba su nombre, al mando de su comandante Renato Beluche, navega junto a Brión y

Antonio José de Sucre, la rúbrica fue Ayacucho

su estado mayor. Los buques salieron gradualmente y navegaron en conserva desde la isla Beata, costa de Haití a barlovento de Jacomelo, hasta la isla de Margarita, meta de las operaciones. La estrategia naval empleada ha sido acertada porque sorprende a una flotilla española, haciéndole creer que viene del océano adentro y evitando la concentración de los buques españoles que bloqueaban las costas de la isla. Del encuentro naval se habló en su momento. El bergantín *Intrépido* y la goleta *Rita*, de las fuerzas españolas del bloqueo de la isla, se batieron bravamente en inferioridad de condiciones con la flotilla de Bolívar, sucumbiendo sus comandantes en el combate. En esta misma acción, Brión fue herido en la cabeza y Bolívar allí mismo, bajo los fogonazos de la pólvora, lo elevaba a la categoría de primer almirante de la República. El resultado del combate, si favorable a la causa independentista, no fue en modo alguno de los que deciden una campaña; pero tiene de notable el haberse tratado de una acción naval con el propio Bolívar a bordo. Cuando el Libertador desembarcó en Margarita, el para los españoles feroz Arizmendi se le mostró sumiso, cosa poco frecuente en el acusado individualismo de aquellos jefes. Las complicaciones habrían de venir más tarde.

Bolívar no desatendió a lo largo de su brillante carrera, la faceta naval de sus campañas. Son frecuentes sus instrucciones y cartas a Brión sobre presas, organización de fuerzas sutiles y sugerencias para el bloqueo de Cartagena. Sigue de cerca las actuaciones de sus oficiales de Marina y se reserva el derecho de destino de los que considera más capacitados, aunque ello pueda suponer intromisión en las funciones de la Secretaría de Marina y Guerra, y se complace en escribir al capitán de navío de sus fuerzas, Nicolás Holy, su agrado por el matrimonio que contrae con la hermana del general Arizmendi. Existe mucha documentación que sería conveniente reproducir, pero que prueba la mantenida atención que Bolívar prestó, en todo momento, a la actitud naval. La guerra de la independencia hispanoamericana se ganó en tierra firme desde Carabobo a Ayacucho, pero las victorias fueron posibles gracias a la coordinación con las fuerzas navales que defienden las costas e interceptan al enemigo su tráfico marítimo.

Mentalidad naval más acusada y de mayor proyección que la de Bolívar será la del general San Martín, iniciada en su proceso de formación a bordo de los buques españoles en los que navegó durante su juventud, y con la experiencia adquirida en sus acciones en el mar a

Simón Bolívar conoció el poder del mar

bordo de los mismos. Su conocimiento a fondo de la importancia del dominio del mar, será un valioso elemento a la hora de plasmar sus campañas desde el mismo momento en que penetra en Chile y se encuentra con un enemigo que domina el mar y que puede enviar refuerzos donde le conviene.

En su época de oficial del Ejército español, San Martín realizó hasta seis campañas navales a bordo de la fragata *Santa Dorotea*, un buque de 600 toneladas y 26 cañones, y en la que está al mando de las fuerzas de Infantería de Marina embarcadas, a las que debe instruir en el manejo de armas y operaciones de abordajes. La extremada juventud del oficial —cumple veinte años en su quinta campaña— no es obstáculo para que desempeñe sus tareas a bordo «con no poca pericia y riesgo», como consta en su hoja de servicios. En la sexta y última campaña del joven San Martín, el destino le jugará una mala pasada, pues la *Dorotea*, que navegaba de Cartagena a Argen, avistó una nave sospechosa a la que comenzó a perseguir. Diversas averías en la arboladura la dejaron en condiciones de inferioridad en cuanto a maniobra y velocidad, y el buque enemigo resultó ser un navío inglés de 64 cañones, el *Lion*, rival más que terrible para la fragata, y que enfiló de inmediato hacia la averiada *Dorotea*, centrando su castigo sobre la misma. Rendida tras agotar todos los medios en el combate, con más de 20 muertos y 72 heridos, el informe que el comandante del *Lión* remitió al almirante Jervis, señalaba que la *Dorotea* se había defendido «con la más constante bizarría» calificando de «valientes» a su comandante y oficiales que tras los rigores de un largo cautiverio fueron devueltos a España bajo palabra de honor de no volver a tomar las armas contra Inglaterra. Entre ellos estaba San Martín.

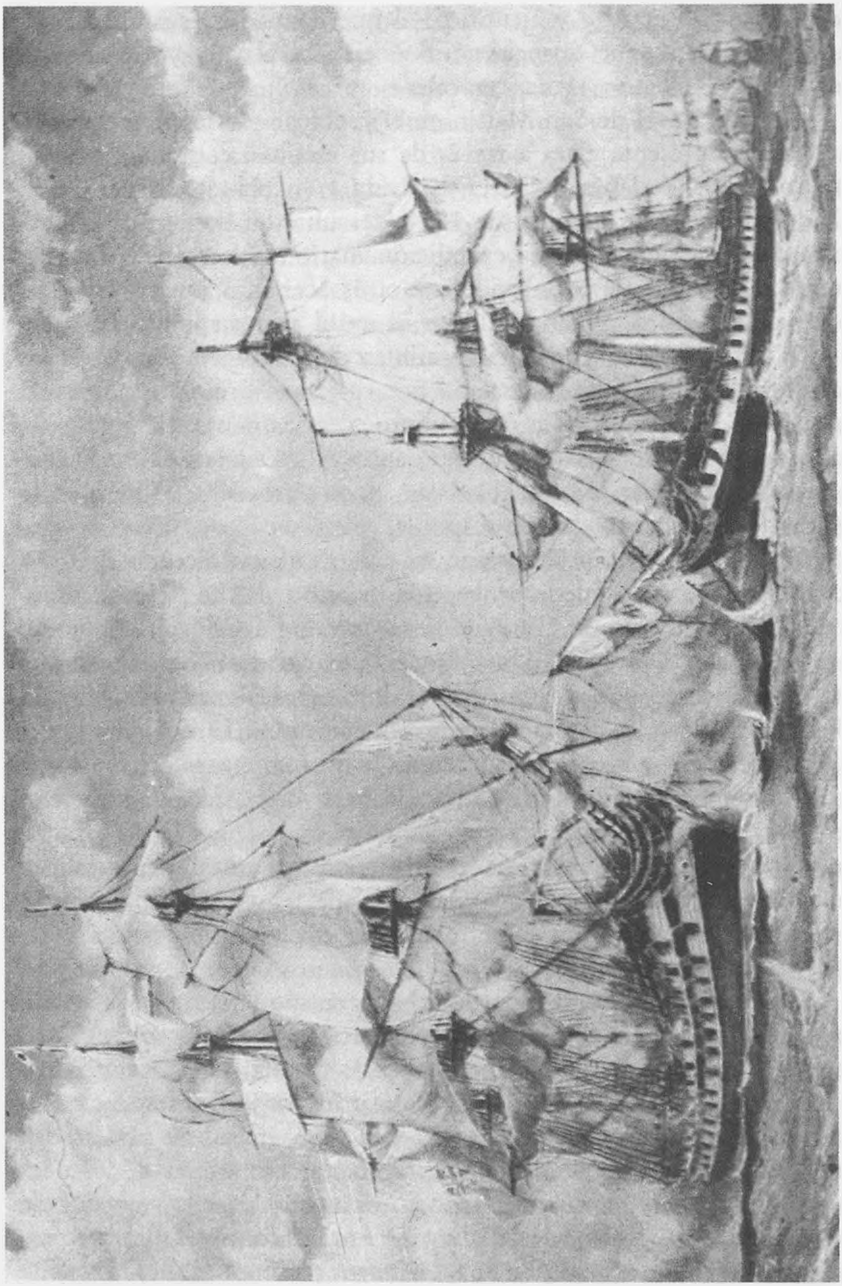
El prisionero liberado no volvió a embarcar sino para su regreso a América, en donde afrontará una segunda y decisiva etapa de su vida militar, aunque empuñe las armas contra quien le había forjado en ellas. Su mentalidad naval intuitiva, pero al mismo tiempo madurada, será una eficaz colaboradora en el planteamiento de sus campañas americanas. Las noticias del fracaso de la flota francesa en Abukir —que San Martín no había podio admirar en Tolón— y la derrota de las fuerzas navales franco-españolas en el combate de Trafalgar, le hicieron meditar y comprender lo necesario que es el contar con el dominio del mar antes de emprender una operación en el mismo. Y no habría de dejar de influirle en su faceta náutica su amistad con don Diego de

Alvear, marino ilustrado y científico, al que conoce en sus años gaditanos y del que recibe una clara influencia liberal y mayores conocimientos de estrategia y tácticas navales.

La visión naval de San Martín en el problema de la emancipación americana se presenta clara a través de sus escritos, conferencias y en el trazado de sus planes militares. La carta a Nicolás Rodríguez Peña, fechada en Tucumán en abril de 1814, descubre en dos líneas la liberación de Perú mediante una expedición marítima, los conceptos que le mereció la caída de Montevideo, y otros acertados juicios sobre su teoría «de que no dominando el mar es inútil avanzar una línea fuera de este territorio». La concepción militar del problema emancipador pudo llevarla a una feliz realización por aplicar el principio que en la guerra juega un papel importante, junto al armamento en evolución constante, el ingenio del mando para aprovechar cualquier contingencia favorable. El mar le brindaba ésta y supo aprovecharla bien, en la medida de los recursos de que disponía.

Ya en 1814, encontrándose en su país natal y al mando del ejército de Salta, ve claro que la proyectada invasión al Alto Perú está condenada al fracaso si no se consigue llegar primero a Chile, y desde allí, emprender la conquista de Lima desde el mar. Para ello necesita una flota en el Pacífico que asegure, con el dominio del mar, la expedición al Perú, garantizando las comunicaciones marítimas. La escuadra chilena será pues otra sanmartiniana, aunque tenga numerosas discrepancias con su primer almirante lord Cochrane y el medio idóneo para emprender la expedición contra Lima, sin cuya caída San Martín juzgaba que jamás la América española podría conquistar su independencia. Chile no era para él ni un desenlace ni una conquista, sino simplemente una ruta militar que le era preciso seguir hasta golpear las puertas del poderoso virreinato.

Se requería, por tanto, una flota para transportar las tropas a Perú y apoyarlas, antes y después de esta operación, ganando superioridad sobre la española del Pacífico; pero hasta la batalla de Chacabuco nadie se había preocupado de ella. La gestión fue larga y desesperante en la búsqueda de medios y recursos, que por su magnitud no podían disponer, en aquellos momentos, las embrionarias economías de las nuevas repúblicas. San Martín puso todo su empeño en ello, sabedor de que su intuición naval no le fallaría y al final se formó la flota; consiguiendo sus unidades una por una, la mayor parte en Chile, mediante



Combate de la fragata española *Santa Dorotea* con el navío inglés *Lion*. San Martín se encontraba a bordo de la fragata (Museo Naval)

confiscaciones, compras de buques usados a créditos y presas españolas. Los marineros fueron improvisados sobre la base de soldados del ejército con oficiales ingleses y norteamericanos aventureros. El problema, para San Martín, lo constituyó la designación de su almirante, cuyo genio impulsivo, violento, chocó, no pocas veces, con el de su comandante general, ya que le costó siempre mucho trabajo mandar sobre Cochrane. Fue el choque entre dos distintas mentalidades, porque el inglés nunca quiso someterse al mando del criollo; pero ya se ha visto que el futuro Protector del Perú no era tampoco ningún lego en la materia y a su experiencia naval de juventud, unía sus profundos conocimientos en la ciencia militar.

El 19 de agosto de 1820 se hallan listas las fuerzas navales que debían transportar a la expedición libertadora y al día siguiente salieron de Valparaíso enarbolando bandera chilena. Precedía a la formación la fragata *O'Higgins* a cuyo bordo iba el almirante Cochrane llevando como escolta de avanzada a la *Lautaro* y la *Galvarino*. Seguían doce transportes en columnas y con tropas de desembarco, y continuaban seis más con material de guerra flanqueadas por la *Moctezuma* y el *Araucano*. Las lanchas cañoneras cerraban el conjunto y navegando en conservar a su popa, el *San Martín* con el Generalísimo a bordo y su Estado Mayor al resguardo de la *Independencia*.

Tras una navegación de 18 días, que cubrió sin contratiempo alguno una distancia de 1.500 millas náuticas, San Martín estudió con sus oficiales los planes a seguir, proyectando una operación anfibia que debía, al desembarcar, evitar establecer contacto con el enemigo hasta la consolidación de una cabecera de playa. El desembarco se hizo en Pisco, unos 200 kilómetros al sur de Lima, y prosiguió su campaña por mar, volviendo a realizar otro nuevo, esta vez al norte de la capital y adentrándose algo en la costa ocupa la orilla derecha de río Huaura, que bajando de la cordillera se vierte en el mar. Así se pone al frente al ejército de Lima otros dos ríos y el desierto por medio, esperando la incorporación de las tropas de tierra, con lo cual se cerraría sobre las tropas españolas un círculo imaginario al que atribuía grandes efectos.

El éxito sonríe a San Martín en su expedición, en la que la estrategia marítima del futuro Protector de Perú, ha sido uno de sus componentes esenciales. Ocupó Lima en triunfo, pues el Virrey general La Serna había notificado su decisión de abandonarla, y proclama la independencia del antiguo y poderoso virreinato. Con ello había podido

constatar cómo su escuadra era capaz de dominar el Pacífico meridional; pero es a su fuerza de voluntad y a su clara visión estratégica a las que corresponde atribuir este importante hecho, después de haber conseguido el dominio del mar en Chile. En esta empresa, considerada como la más meritoria de la guerra de la independencia hispanoamericana, San Martín tuvo a su lado excelentes colaboradores, marinos unos y militares otros, pero todos ellos con excelente visión de los problemas táctico-navales (O'Higgins, Zenteno, Blanco Encalada, Guise, Las Heras, etc.).

San Martín fue igualmente el creador de la escuadra peruana —independiente de la chilena— ayudado por su ministro de Marina y Guerra don Bernardo de Monteagudo. Lo hizo por considerarlo necesario para salvaguardar la independencia de Perú. Les supuso un tremendo esfuerzo de organización, pero su mentalidad naval jugaba a su favor y sus medidas no se redujeron a armar y tripular una escuadra, sino que creó su infraestructura, dictó sus reglamentos, organizó sus servicios y aseguró su trascendencia. La fuerza naval que creara la estrategia naval sanmartiniana fue el origen de las dos escuadras nacionales de Chile y Perú.

A pesar de todo, el final de la presencia hispana en el Pacífico se prolongó cuatro años más tarde del alejamiento de San Martín del teatro de operaciones. Su antagonismo con Bolívar —aunque no corresponda su estudio aquí— y su deseo de no obstaculizar la obra de la emancipación americana, le hicieron retirarse del Ejército peruano y renunciar al mando del que estaba investido. Durante diez años había peleado por la independencia de aquellos países, figurando su nombre en los hechos más notables; pero cuando San Martín se retiró, tras la entrevista de Guyaquil, su acción marítima continuó subsistiendo, favoreciendo la causa por la que tanto luchó. Había liberado el Pacífico a través del mar dejando a Bolívar sin enemigos en su flanco marítimo. Ni refuerzos, ni ataques, ni órdenes podían llegar por el mar. Esto es algo que no se le ha reconocido en justicia y en toda su dimensión histórica.

A José de San Martín ha llegado a considerársele como el precursor de Alfred Mahan, el creador de la estrategia marítima moderna, y de la verdadera significación de la importancia del poder naval. La comparación es, evidentemente, exagerada, pues el antiguo oficial español, pese a sus campañas navales, fue ante todo un militar y no un

marino. Pero no por eso cae en demérito su magnífica concepción de cuanto el poder naval juega, significa y decide en la historia de los pueblos.

La figura de San Martín se destaca como especialmente representativa de las ideologías y las realizaciones independentistas. Se pone de relieve que, para San Martín, la eficacia fue de hecho su única preocupación, haciendo, a la vez, todo lo posible para intensificar la influencia de sus Ejércitos en todos los territorios arrancados a las tropas reales. San Martín encarnaba, por tanto, obstinadamente una estrategia nacional a la que adecuaba su estrategia militar; pero esta estrategia nacional era, sobre todo, militarista.

Bernardo O'Higgins completa el trío de libertadores a los que debe atribuirse una clara preocupación por la influencia naval en el poder de los pueblos, sobre todo cuando éstos tienen una dependencia directa y sustancial del líquido elemento. Hijo de irlandés al servicio de la Administración española en América y de madre chilena, tuvo una primera educación inglesa, entablando amistad en Londres —a pesar de la diferencia de edad— con don Francisco de Miranda, que influyó muy directamente en sus ideas independentistas. Abandonó sus estudios en Inglaterra y pasó a España, concretamente a Cádiz, con intención de prepararase militarmente; pero sus escasos recursos le impidieron ingresar en los aristocráticos batallones y debió ganarse la vida trabajando como tenedor de libros en la casa comercial de don Nicolás de la Cruz, conde de Maule. Posiblemente el ambiente naval que se vivía en Cádiz a primeros del siglo XIX condicionó su mentalidad, y no dejaría de recordar su aventura marítima, cuando de regreso de Cádiz a América, la fragata *La Confianza* en la que viajaba fue apresada por una flotilla inglesa y conducida a Gibraltar donde O'Higgins quedó en libertad. Embarcado para Cádiz, estuvo nuevamente a punto de ser atacado por los ingleses, que incluso llegaron a abordar su barco. El definitivo regreso a América lo haría, ya sin mayores complicaciones, en la fragata *Aurora* que echó anclas en Valparaíso en septiembre de 1802.

O'Higgins se ilustró en el arte de la guerra bajo la dirección de un militar de profesión, don Juan Mackenan, quien le impuso en el talante de una dura escuela militar, al lado de los soldados que el mismo formaba y (siguiendo a uno de sus biógrafos, el general de Carabineros René Peri Fagerstrom)

> bajo estas directivas se hizo militar, el más grande de los soldados chilenos y uno de los Libertadores de América [3].

No obstante, el historial revolucionario de O'Higgins fue debidamente recompensado cuando se convirtió en director supremo de Chile, pero su régimen encarnó los principios del despotismo ilustrado; su liberalismo radical y su falta de sentido político le forzaron a su renuncia y murió exiliado en Perú.

De sus contactos con San Martín, cuya estrategia político-militar ya se ha dicho que consistía en atacar a través de Chile las fuerzas españolas del Perú —única manera de asegurar la independencia de su propio país—, surge la idea de robustecer un poder naval del que, tras la batalla de Chacabuco (1817), había dicho: «Este triunfo y cien más se harán insignificantes si no dominamos el mar»; lo que señala en O'Higgins una clara conciencia sobre la importancia del mar en los destinos de Chile. A este respecto, Francisco Antonio Encina ha comentado:

> Se ha dicho que la creación de la primera escuadra chilena es uno de los mayores prodigios que ha realizado un pueblo para afianzar su independencia, pero este prodigio no lo realizó el pueblo chileno, sino la voluntad de O'Higgins.

La preocupación de O'Higgins por la operatividad de la nueva escuadra, le llevó a ocuparse hasta de sus más mínimos detalles, y así se fueron superando, paulatinamente, los inconvenientes derivados de la inexistencia de un idioma común para emitir y hacer obedecer las órdenes de las maniobras marineras más elementales, y de un código de señales para la intercomunicación a bordo, logrando convertir a los buques en una poderosa y eficiente herramienta estratégica. No le asustó la adopción de rigurosas medidas para la recluta de las tripulaciones, tales como

> el embargo de las embarcaciones autorizadas que se encontraban en Valparaíso, debiendo ser destinadas sus tripulaciones a los buques del Estado [...]; hacer leva de pescadores en la costa; hacer una leva en

[3] R. Peri Fagerstrom, «O'Higgins», *Revista de Carabineros,* Chile, 1984.

> Santiago de vagos y mal entretenidos de los cuales se escogió 500 entre 15 y 25 años de edad y, después de repartirles dos pesos por cabeza, los hizo conducir con buena custodia a Valparaíso, para el servicio de los buques [4].

Todas estas previsiones consiguieron que esta primera escuadra chilena, al mando primero de Blanco Encalada y de lord Cochrane más tarde, obtuviera su primer triunfo en Talcahuano, desalojara a los españoles de Corral y Valdivia, y condujera a la Expedición Libertadora de Perú, propiciando la ocupación de El Callao y de Lima. Años después, con otros medios, intervendrían también en el desalojo de Chiloé, último reducto español en América del Sur.

Bernardo O'Higgins tuvo por tanto un claro pensamiento geopolítico y una concepción acusadamente marítima en la protección de los intereses chilenos, consciente de que Chile posee las llaves del control del gran Pacífico. La claridad del pensamiento de O'Higgins en relación con tales intereses marítimos, adquiere mayor magnitud al contrastarlo con la mayoría de los chilenos de aquella época. Si a ello se le añade la labor realizada en el ámbito naval, de la que se han esbozado sus líneas directrices, son méritos suficientes para señalarlo como el gobernante chileno más importante frente a la vocación marítima que la naturaleza determinó para aquel país, y que debe ser el fundamento de cualquier visión geopolítica eficaz. Desgraciadamente, este ejemplo tan claro de la extraordinaria influencia del poder naval en la independencia chilena, no bastó para evitar el desarme y venta de los buques de la escuadra, con lo que el dominio del mar obtenido a costa de serios sacrificios, desapareció cuando apenas había sido logrado; pero las enseñanzas asimiladas permitirían su resurgimiento cuando se impuso nuevamente la necesidad de su utilización. El recuerdo creador de Bernardo O'Higgins tendría mucho que ver en ello...

Si por mentalidad marítima se entiende la disposición de ánimo que en todo proceso mental coloca al mar en plano preferente y le presta la atención que éste exige, su adecuación con el pensamiento y la acción de los personajes estudiados, concuerda en su plenitud, pero

[4] F. Ghisolfo Araya, «La primera escuadra nacional y su importancia en la independencia de América», *Revista de Historia y Cultura Naval,* Punta Gruesa (Chile). Está tomado de un documento de la época.

la mentalidad en sí es una palabra oscura, indefinida y compleja. La mentalidad de un pueblo frente a cualquier condición —ha escrito Eliseo Álvarez Arenas— es clara exteriorización y tangible proyección de la actividad del clima nacional. España es verdaderamente nación marítima desde su constitución, pero no adquiere tal mentalidad hasta la consolidación de su imperio ultramario y cuando éste se pierde, va a perderse con él una exigencia histórica, infelizmente vanal, sobre la conciencia de los españoles.

EPÍLOGO

Cuando comencé en firme la redacción de este libro, después de la no siempre grata tarea del acopio de materiales, y tracé en la Introducción Necesaria las líneas directrices de su puesta en situación, creí que no sería preciso ningún cierre o epílogo. El libro no nacía con el propósito de ser una historia más (y las hay muy documentadas y brillantes) de la emancipación de los reinos españoles de América. Quería ser una síntesis y análisis, a grandes rasgos, del papel que a la Marina le había tocado desempeñar en la contienda, de lo que hay escrito poco, y no siempre con el correcto tratamiento que el tema merece; y aunque no pretendo, en modo alguno, arrogarme la patente de su acierto, sí quería clarificar algunas precisiones que considero de justicia.

El libro es, por lo tanto, la síntesis de un proceso investigador en el que he procurado mantener la cohesión del relato huyendo de innecesarios rigorismos documentales que, aunque existen y en no poca cantidad, otorgarían a su lectura un condicionamiento ajeno al propósito pretendido. Bien es verdad que, para mantener el hilo conductor, he tenido que dejar buena parte del equipaje en el camino, pero he intentado, en todo momento, no caer en la tentación de recogerlo.

La acción de la Marina de guerra española en las guerras de la independencia americana o, si mejor se quiere, en sus campañas de pacificación, está pidiendo a voces una revisión histórica, seria y objetiva, que coloque las cosas en su sitio y afronte, con valentía y claridad, el cómo y el porqué sucedieron así. No será ése mi papel, al menos en esta coyuntura, pero sí quiero, y debo, dejar constancia de que a la Marina se le juzga, muchas veces, sin conocerla y, lo que es peor, se le ataca o discute sin los suficientes elementos de juicio que justifiquen o

sostengan tales críticas. De aquí que, si estimé necesaria la introducción con que estas páginas se abren, sólo deje en simple recomendación —no quiero que nadie se llame a engaño— la lectura de este Epílogo, que se ha movido entre los parámetros del amargo sabor de la injusticia.

Cuando se pierde la batalla de Trafalgar, la Marina española queda reducida prácticamente a nada, aunque sigan figurando pomposos nombres de barcos en los *Estados Generales de la Armada*. La mínima representación del número y calidad de los buques, y el injusto trato y abandono de que fueron objeto sus hombres, le imposibilitó de prestar un apoyo eficaz y mantenido en América. Las autoridades de Madrid no llegaron a concienciarse nunca de la verdad irrebatible de que unos territorios con litorales extensos y magníficas vías fluviales de acceso, ofrecían una mayor vulnerabilidad si no podía disponerse de una Marina adecuada a las circunstancias. La española de principios del siglo XIX no lo estuvo por el desinterés manifiesto y la incomprensión, cuando no animadversión, que hacia ella sentían amplios sectores de la esfera política nacional.

Todo ello comportó una ausencia de directrices y penuria de medios que propiciaron la debilidad manifiesta de los apostaderos e instalaciones navales, descuidadas y mal atendidas por la acción oficial superior, y que tenían, además, que soportar intromisiones abusivas e intolerables de quienes, careciendo de los conocimientos facultativos más imprescindibles, se arrogaban funciones superiores a las que poseían, o aun poseyéndolas, las frivolizaban o desvirtuaban de sus fines esenciales. De aquí que hombres con la mayor disposición y excelentes aptitudes marineras tuvieran que doblegarse y aceptar por disciplina y obediencia, decisiones erróneas o descabelladas.

Sin recursos económicos, que no se financiaban o que se distraían en otras atenciones, y sin que el gobierno de Madrid hiciera nada para remediar la situación, la regresión naval ultramarina tenía ya, en 1817, caracteres preocupantes. No se pudo o no se quiso tampoco hacer frente con realismo a una situación inevitable, intentando una solución por medios pacíficos, sentando las bases de una futura cooperación con los antiguos virreinatos. Se ha llegado incluso a insinuar, lo que ya entra en el terreno del maquiavelismo político, que interesaba a los gobernantes españoles mantener un conflicto allende los mares para evitar tenerlo dentro. Teoría por lo demás errónea pues todo el siglo XIX peninsular estuvo lleno de guerras civiles y pronunciamientos.

Este abandono, esta renuncia egoísta y miope a enfrentarse a un destino histórico irreversible, impactó directamente en los hombres que honraban y lucían en América el dorado botón de ancla sobre aquellas románticas levitas azules; dificultó la defensa de las zonas costeras e impidió la prestación del apoyo necesario e imprescindible al Ejército, en todas las facetas que le eran sustanciales. Es de destacar, en medio de tantos sinsabores, la entrega, arrojo y decisión de los marinos españoles en América que, a pesar de rastreras acusaciones, expedientes injustificados y críticas despiadadas, supieron mantener con dignidad y gallardía la causa que defendían, sacando fuerzas de flaquezas, con la moral alta y el espíritu templado.

Una última puntualización. Para evitar confusiones terminológicas se llama a los españoles realistas, y a los americanos patriotas. El término quizá esté mal empleado. Patriotas fueron todos: los de aquí y los de allí, y todos pusieron sus fervores y empeños en la empresa que los enfrentó. Quizá realistas y republicanos sería una distinción más convincente, pero no todos los realistas tenían la misma idea de la institución (los había absolutistas y liberales), ni todos los patriotas eran necesariamente republicanos, ya que muchos conservaban intactas sus preferencias monárquicas. El término insurgentes, rebeldes, o simplemente revolucionarios, no es tampoco de mayor fortuna.

La independencia americana comenzó en todas partes al mismo grito de «¡Viva Fernando VII!», y lo que empezó como guerra civil a la española se convirtió, más tarde, en guerra de liberación americana. Marinos de guerra, antiguos camaradas de hazañas en un mismo navío, entrecruzaron sus ideales en los distintos bandos en liza. Sin distinción de patrias, criollos lucharon en las filas realistas como peninsulares se enrolaron en las tropas que gobernaban las juntas, surgidas en cada virreinato, capitanía general, audiencia o cabildo. En el recuerdo y homenaje de los que se combatieron con nobleza y lealtad, sin dobleces ni afrentas, se ha escrito este libro...

APÉNDICES

CENSO DE PERSONAJES Y BUQUES

Redactar un complejo censo de personajes de todos y cada uno de quienes aparecen en las páginas de este libro con sus distintas cuotas de participación, sería casi tanto como escribir otro nuevo. Sin embargo, entiendo necesario completar la obra transcribiendo, siquiera sea en brevísimos trazos, la circunstancia de sus autores. Marinos destacados, tanto peninsulares como americanos, que los hubo y dejaron su huella en el transcurso de estas páginas, forman ya parte del testimonio irrenunciable de la Historia y su trayectoria biográfica responde a la de su conducta. Junto a ellos, virreyes, capitanes generales, libertadores y políticos, encasillados en los convencionales términos de realistas y patriotas, completan la siempre incompleta —valga la redundancia— nómina a contemplar. No puede decirse que estén todos los que son, pero sí que son todos los que están. No se establecen valoraciones para no establecer tampoco agravios comparativos. Y no se han escogido teniendo en cuenta si sus actuaciones fueron brillantes o desafortunadas, duras o blandas, o si *caen* simpáticos o antipáticos (y de eso el lector ya se pronunciará tras la lectura). Se trata simple y sencillamente de recordar su aparición en estas páginas, porque están precisamente en ellas, y forman parte sustancial de su contenido.

Abascal y Sousa (José Fernando).—Militar español. Tuvo importantes destinos en América. Participó en la expedición del general don Pedro de Ceballos para la toma de la colonia del Sacramento. Virrey de la provincia del Río de la Plata, no llegó a tomar posesión de su cargo por haber sido apresado por los ingleses el barco en que viajaba a Buenos Aires. Más tarde fue virrey del Perú (1808-1816). Representante del despotismo ilustrado fue enemigo acérrimo de los liberales y de la independencia de América.

Alvear Balbastro (Carlos).—Argentino, cadete de Dragones de Buenos Aires, en España ingresó en los Carabineros Reales, tomando parte en la Guerra de

la Independencia. Retirado a petición propia en 1811, volvió a América con sus compañeros San Martín y Zapiola, desempeñando más tarde importantes cargos en el ejecutivo de su país. Era hijo de don Diego de Alvear, capitán de navío y héroe de la defensa de la isla de León, cuando la invasión napoleónica.

Alzaga (Martín de).—Comerciante español residente en Buenos Aires. Alcalde de primer voto de su Cabildo, y muy destacado en la resistencia realista. Ejecutado en 1812.

Alvarez de Toledo (José).—Marino español nacido en La Habana y que después sería diputado suplente en las Cortes de Cádiz por Santo Domingo. De vida muy agitada sirvió primero a la causa realista y después se pasó a los patriotas.

Amar y Borbón (Antonio).—Teniente general del Ejército. Desempeñó varios destinos en América siendo el último el de virrey de Santa Fe (Nueva Granada) donde en los sucesos de la independencia tuvo una actuación débil e irresoluta. Fue reembarcado para España.

Artigas (José Gervasio).—Caudillo gaucho de la Banda Oriental, impulsor del primer movimiento de independencia contra España, Buenos Aires y Portugal. Asumió el título de Protector de los pueblos libres y consiguió de hecho la entrega de Montevideo por los argentinos. Derrotado por los invasores portugueses en 1820, pasó el resto de su vida en el exilio en Paraguay.

Aubarede (Guillermo).—Durante el empleo de teniente de navío de la Real Armada, fue comandante del bergantín *Almirante* e intervino en diversos hechos de armas.

Armario (Agustín).—General de Brigada de la Armada nacional de Colombia. Gobernador de la plaza de Maturin, tomó parte en las campañas contra Morales. Fue comandante general del Departamento de Marina y senador de la República.

Belgrano (Manuel).—Intelectual argentino, después general del Ejército patriota que desempeñó un papel fundamental en la Revolución de Mayo. Impulsó la primera Marina argentina.

Beluche (Renato).—Marino de la escuadra colombiana, nacido en Luisiana. Tomó parte a las órdenes de Brión en el combate naval contra los buques españoles *Intrépido* y *Rita.* Igualmente participó en el combate naval del lago Maracaibo. Ascendido a contralmirante.

Blanco Encalada (Manuel).—Almirante de la escuadra chilena. Había ingresado como guardiamarina en España y tomado parte en el combate de Trafalgar. Muy destacado en las acciones navales de la independencia de Chile y Perú.

Bolívar Palacios (Simón).—De acrisolada familia criolla venezolana. Capitán de las Milicias españolas de los Valles de Aragua, la revolución de Caracas de

1810 lo nombró coronel, poniéndolo a las órdenes de Miranda. En 1819 reunió Venezuela y Nueva Granada en la República de Colombia completando en la batalla de Ayacucho la independencia del continente americano, recibiendo por ello el título de Libertador. Fundó la República de Bolivia, y falleció en Santa Marta, desilusionado de los frutos de su obra.

Boves (José Tomás).—Antiguo piloto naval asturiano, convertido en caudillo realista y terrible al frente de sus llaneros venezolanos con los que empeñó una lucha sin cuartel contra los independentistas. Murió en combate en 1814.

Brión (Luis).—Marino natural de Curaçao, protegido del presidente Petión de Haití, y al que Bolívar nombró primer almirante de la flota venezolana. Participó en los bloqueos de Cartagena de Indias y Maracaibo y otras acciones navales.

Brown (Guillermo).—Marino inglés al servicio de los patriotas. Fue el primer almirante efectivo de la Armada argentina, y tomó parte destacada en la batalla naval de Montevideo. Operó también en el Pacífico.

Bustamante y Guerra (José).—Marino español. Antiguo comandante de la *Atrevida* en la famosa expedición científica. Jefe de Escuadra. Capitán general de Guatemala, a la que mantuvo durante un tiempo libre de influencias foráneas.

Bustillo (Fernando).—Capitán de fragata español. Comandante del navío *San Pedro de Alcántara*, destruido en terrible incendio en Costa Firme.

Calleja (Félix).—Teniente general del Ejército español. Virrey de Nueva España que prácticamente sofocó la rebelión. Más que un virrey fue un auténtico general en campaña. Vuelto a España rehusó servir al régimen constitucional y fue confinado en Mallorca.

Canterac (José de).—General del Ejército español, jefe del Estado Mayor del Ejército realista en el Perú en los últimos años del dominio español. Combatió en Ayacucho.

Capaz (Dionisio).—Teniente de navío español muy politizado por sus ideas liberales y gran amigo de Riego. Combatió con diversa fortuna en las campañas de América pero fue leal a su patria. Llegó a ser muy joven ministro de Marina en el trienio constitucional.

Carranza (Juan José).—Teniente de navío español. Murió heroicamente al mando del bergantín *Andaluz* en lucha contra los insurgentes venezolanos.

Carrera (José Miguel).—Oficial criollo, que se unió al ejército revolucionario en Chile y se convirtió en dictador militar. Luchó contra O'Higgins pero siempre se manifestó como enemigo. Murió ejecutado en 1821.

Cevallos (Pedro Antonio de).—Brigadier español. Tomó parte en la ocupación de la colonia del Sacramento y fue gobernador del Río de la Plata. Eleva-

do más tarde a virrey también desempeñó destinos en Montevideo y Venezuela.

Céspedes (José).—Capitán de fragata nacido en Sevilla. En 1808 fue destinado a México a las órdenes del virrey. Al producirse el levantamiento de Hidalgo se le encomendó el mando de una columna, y hecho prisionero fue fusilado en Sitaguaro.

Clemente Palacios (Lino).—Vicealmirante venezolano, primer secretario de Guerra y Marina en su país. Guardiamarina en España, en 1800 se retiró y pasó a Caracas. En el momento de la revolución era síndico procurador y ese mismo día fue nombrado capitán de fragata. Comandante de Marina de Puerto Cabello y jefe del departamento de Maracaibo. Fue segundo a las órdenes de Brión.

Cochrane (Tomás).—Marino inglés y Lord de su apellido. Sirvió a las órdenes de la Marina chilena y en poco tiempo se convirtió en dueño del Pacífico sur. Sus operaciones navales no estaban dentro de la más ajustada ortodoxia, pues arbolaba las banderas que más le convenía, y muy pocas veces la chilena. Tuvo fuertes desavenencias con el general San Martín.

Córdova y Rojas (José).—Capitán de fragata, nacido en San Fernando. En 1801 pasó a prestar servicios en Montevideo encontrándose en 1806 en Buenos Aires a las órdenes de Liniers y tomando parte activa en las operaciones de reconquista de la ciudad. Cuando la sublevación del Río de la Plata y al mando de las tropas realistas, fue hecho prisionero y fusilado en Potosí el 14 de diciembre de 1810.

Chacón y Soria (José).—Jefe de Escuadra. En sus destinos inferiores estuvo en América donde desempeñó la comandancia del apostadero de Puerto Cabello. Tuvo frecuentes enfrentamientos con Morillo, por cuestiones estratégicas. Defendió la independencia del apostadero contra intromisiones del Ejército o virreinales.

Chitty Gurling (Gualterio).—Marino inglés que prestó servicio a los insurgentes de Buenos Aires tomando parte en la batalla naval de Montevideo. Al servicio de Venezuela más tarde con el grado de capitán de fragata, tomó parte al mando de la *Colombia* en la batalla del lago Maracaibo a las órdenes de José Prudencio Padilla.

Danells (Juan Daniel).—Marino norteamericano nacido en Baltimore al servicio primero de Uruguay y después de Venezuela a donde se presentó aportando una nave propia. Incorporado a la escuadra de Brión, fue también comandante naval de Puerto Cabello. Obtuvo el grado de capitán de navío.

Cruz Mourgeon (Juan de la).—General español. Se distinguió muchos años en México donde llegó con el virrey Venegas, combatiendo también a las órdenes de Calleja. Fue gobernador de Nueva Galicia.

De la Iglesia (Rafael).—Teniente de navío gaditano. Participó en el combate de Trafalgar y fue destinado más tarde a Costa Firme y Puerto Cabello de donde fue nombrado capitán de puerto. Al mando del bergantín *Intrépido* sostuvo combate contra una fuerza muy superior del almirante Brión. Murió en el abordaje con tres navíos contrarios y su conducta fue muy admirada por los mismos enemigos que le rindieron honores.

Díaz (Antonio).—Natural de la isla Margarita en Venezuela, se sumó al movimiento revolucionario y en 1816 era ya capitán de navío al mando de las Fuerzas Sutiles de la República. Tomó parte en diferentes acciones navales y fue un cercano colaborador de Simón Bolívar.

Elío (Francisco Javier).—General español. Gobernador de Montevideo se enfrentó a Liniers, virrey de Buenos Aires, propiciando inconscientemente la independencia de Uruguay. De carácter absolutista, vuelto a España fue un elemento importante para Fernando VII en los años 1814 a 1820.

Emparán (Vicente).—Capitán general de Venezuela y marino español. Presidió el Cabildo de Caracas que dio paso a la formación de la Junta en la que fue rechazado. Su actitud irresoluta fue muy controvertida, aunque fue un buen gobernante en el terreno científico.

Enrile (Pascual).—Brigadier de la Armada. Gaditano. Guardiamarina en Ferrol. Jefe naval de la expedición Morillo a Tierra Firme. Operó con Morillo y con el ejército del general Mompox. Buen conocedor de la estrategia y tácticas navales, redactó unos completos informes sobre los apostaderos de Costa Firme y las disposiciones para su mantenimiento que no fueron aprovechados en toda su dimensión.

Estévez (Santiago).—Capitán de navío venezolano que había hecho sus estudios de pilotaje en Cádiz. Mandó la lancha de guerra *Caracas* y combatió a los realistas en la acción del Caño de Macareo. Comandante de Marina en Alto y Bajo Orinoco.

Funes (Manuel).—Teniente de navío español. Comandante del místico *Cupido*. Distinguido en las operaciones de Costa Firme.

Gainza (Gabino).—General. Vencedor de Carreras en Chile, fue luego capitán general de Guatemala, firmando junto a Iturbide el acta de dicho país al México independiente tras el Plan de Iguala.

García de Quesada (José).—Teniente de navío, comandante de la polacra *Carmen,* con la que realizó un abordaje a tres embarcaciones enemigas, en las acciones navales de Costa Firme.

Garibay (Pedro).—Mariscal de Campo retirado en México. Sustituyó al virrey depuesto Irrutegaray con poco fortuna y escaso tiempo.

Guerrero (José).—Teniente de navío español. Comandante del místico *San Antonio* con el que rindió tres flecheras en la operación naval de las Arayas (Venezuela).

Guise (Martín).—Almirante peruano. Combatió primero a las órdenes de lord Cochrane y luego lo sustituyó. Mandó la fragata *Lautaro* y tomó parte en numerosas operaciones navales en las luchas de emancipación del Perú.

Guruceta (Roque).—Jefe de Escuadra. Participó en las últimas operaciones navales de la costa peruana y fue el encargado de organizar la evacuación del resto de la flota española que allí permanecía. Evacuación que no resultó nada fácil.

Gutiérrez de la Concha (Juan).—Capitán de fragata español y, más tarde, brigadier. Gobernador de Tucuman e íntimo colaborador y amigo de Liniers. Al ser apresado por los insurgentes siguió la triste suerte de éste el 26 de agosto de 1810.

Hernández (José Eugenio).—Marino venezolano, incorporado muy joven a la Marina de guerra de los republicanos, combatiendo en la batalla naval de Maracaibo. Alcanzó la graduación de contralmirante.

Hidalgo y Castilla (Miguel).—Párroco de Dolores (Guadalajara) que dirigió la primera revolución mexicana, en violenta protesta social que amenazó a españoles como criollos. Fue capturado por las fuerzas realistas y ejecutado.

Hidalgo de Cisneros (Baltasar).—Teniente general. Antiguo héroe de la batalla de Trafalgar donde había combatido al mando del *Santísima Trinidad.* Virrey de Buenos Aires en relevo de Liniers. Destituido por el Cabildo de Buenos Aires, regresó a España donde fue capitán general de Cartagena.

Iturbide (Agustín).—Militar mexicano en las filas del ejército realista que luchó primero contra Hidalgo, y cuando España volvió al liberalismo, llevó a México la independencia tras el Plan de Iguala. Conservador a ultranza se proclamó Emperador pero tuvo que exiliarse. Vuelto a México fue ejecutado en 1824.

Iturregaray (José de).—Virrey de Nueva España. Procedía del Cuerpo de Carabineros y fue destituido al producirse los primeros sucesos revolucionarios.

Holy (Nicolás).—Marino francés al servicio del comodoro Luis Aury. Prestó servicio en la Marina mexicana donde alcanzó el grado de capitán de navío. Se incorporó a la Marina venezolana aportando varios barcos y, más tarde, fue adscrito a la escuadra de Padilla participando en la acción naval del lago Maracaibo.

La Mar (José de).—Militar criollo primero a las órdenes de España y, después, al servicio de Bolívar, quien lo tendría en gran estima. Entregó El Callao a San Martín y fue más tarde presidente del Perú.

Larrea (Juan).—Comerciante catalán radicado en Buenos Aires. Se incorporó al movimiento insurreccional y fue ministro de Hacienda en el primer Gobierno argentino. Armador de buques, impulsó a la Marina argentina.

La Serna (José de).—Último virrey del Perú. Relevó al general Pezuela en el cargo. Negoció con San Martín pero fue derrotado en la batalla de Ayacucho y se rindió a los libertadores.

Latorre (Miguel).—Mariscal de campo a través de una carrera militar meteórica (de sargento a teniente coronel). Fue capitán general de Puerto Rico. Sustituyó al general Morillo cuando éste regresó a España y a su vez sustituido por el general Morales.

Lavayen (José de).—Teniente de navío, comandante del apostadero de San Blas de California, al que rindió por capitulación, impresionado por los informes que recibía sobre el número de los atacantes.

Liniers (Santiago).—Marino español de origen francés al que, después de brillantes campañas europeas, se le destinó al apostadero del Río de la Plata donde fue el alma de la reconquista de la ciudad de Buenos Aires a los ingleses. Nombrado virrey por aclamación popular fue sustituido por Hidalgo de Cisneros. Al frente de un pequeño grupo realista intentó llegar al Alto Perú, capturado por los insurgentes fue fusilado en un lugar de la pampa argentina.

Machado (José Tomás).—Marino venezolano, nombrado comandante de Marina de la provincia de Guayana. Combatió contra Monteverde y alcanzó el grado de capitán de fragata.

MacGregor (Gregor).—Marino escocés al servicio de la República venezolana. Intervino en la toma de Portobelo, abandonada por su gobernador y en el desembarco de Río Hacha, formando parte de la escuadra de Brión.

Michelena (Juan Ángel).—Capitán de navío. Bloqueó el puerto de Buenos Aires al negarse a reconocer al general Elío como virrey. También tomó parte en destacadas operaciones navales.

Miranda (Francisco).—El *Precursor* de la independencia americana, antiguo oficial del ejército español, más tarde general de la Convención francesa. Organizó diversas expediciones invasoras desde los Estados Unidos que fracasaron pero, tras los movimientos revolucionarios, recibió poderes dictatoriales en 1812. Acusado de traición al capitular ante Monteverde, fue entregado a los españoles que lo deportaron a España. Murió en el arsenal de La Carraca en San Fernando.

Miyares (Fernando).—Capitán general de Puerto Rico, nombrado para igual cargo en Venezuela, donde llegó con refuerzos. Tuvo fricciones con Monteverde quien no quiso designarle el mando.

Molina (Joaquín).—Jefe de Escuadra. Gobernador de Quito. Se pasó a las armas del general San Martín.

Monteverde (Domingo).—Uno de los personajes más controvertidos de las luchas de emancipación americanas. Capitán de fragata que desde la Venezuela occidental dirigió las fuerzas realistas que derrocaron la primera repú-

blica. Enfrentado a Bolívar en su famosa «guerra a muerte», fue derrotado en 1813, pero pudo regresar a España donde siguió su carrera. Nombrado capitán general de Puerto Rico no pudo tomar posesión de su cargo por motivos de salud.

Morales (Tomás Francisco).—Mariscal de campo. Nacido en Canarias, desarrolló la mayor parte de su vida militar en las campañas americanas. Participó en las batallas de Ocumare y Carabobo y mandaba las fuerzas de tierra en la defensa de Maracaibo. Tuvo notables diferencias con Laborde.

Morelos (José María).—Cura y guerrillero mexicano que tomó el relevo de Hidalgo a la muerte de éste. Dotó a su movimiento de un contenido más político que el social de la primera ola revolucionaria. Su campaña militar fue inicialmente brillante, aunque luego decayó. Capturado por los realistas, fue juzgado y ejecutado.

Morillo (Pablo).—Teniente general del Ejército español. Había combatido en Trafalgar y en la guerra contra Napoleón. Enviado por Fernando VII al frente de una importante expedición que debía de controlar la rebelión de Costa Firme, su campaña fue muy eficaz, aunque firmó un armisticio con Bolívar, regresando tras él a España.

Navarro Torres (José).—Capitán de navío nacido en Sevilla, prestó destacados servicios en mar y tierra hasta 1812, que fue destinado a ultramar. Combatió en Montevideo y después pasó a México donde continuó la lucha por España pero, capturado por los insurgentes en acción de guerra, fue fusilado en Jalapa en 1822.

Negrete (Pedro Celestino).—Capitán de fragata español. Fue destinado a México en 1810, llegando con el capitán de navío Porlier a bordo de la fragata *Atocha.* Tras prestar servicios en operaciones navales, el virrey Venegas lo pasó al Ejército con el empleo de teniente coronel, alcanzando, más tarde, los de coronel y brigadier. Se pasó a los patriotas tras pronunciarse el Plan de Iguala y gozó de la confianza de Iturbide que le encomendó diferentes misiones. Fue el único español que formaría parte del recién creado Poder Ejecutivo mexicano pero, más tarde, tuvo que exiliarse y morir fuera de sus dos patrias, España y México.

Ocampo (Mateo).—Teniente de navío español, comandante de la goleta *Rita* enfrentado en un combate desigual con la flota del almirante Brión, muy superior en fuerza, murió heroicamente a bordo de su nave.

O'Donojú (Juan).—Último virrey de Nueva España enviado por el gobierno del trienio liberal a la búsqueda de una transacción. Suscribió con Iturbide el Plan de Iguala que otorgaba la independencia a su país.

O'Higgins (Bernardo).—Hijo de un militar irlandés al servicio de España, se educó primero en Cádiz y después en Inglaterra donde fue muy influido por Miranda en las ideas independentistas. Fue derrotado en Rancagua

pero se convirtió en Dictador Supremo de Chile. Tuvo dificultades para mantenerse y se vio obligado a exiliarse a Perú.

Olañeta (Pedro Antonio).—General realista que mandó las tropas en el Alto Perú. Opuesto a la liberación americana y al liberalismo español, fue derrotado por Sucre en el año 1825.

Ordóñez (José).—Coronel español. Defensor de Concepción en Perú. Era compañero de armas de San Martín en la guerra española. Fusilado injustamente tras la batalla de Maipú en la que fue derrotado.

Osorio (Mariano).—Brigadier. Capitán general interino de Chile. Vencedor de O'Higgins en Rancagua, lo que supuso para Chile el final de la «patria vieja». Sin embargo fue derrotado en Maipú. Era yerno y protegido del virrey Pezuela.

Padilla (José Prudencio).—Almirante de la Armada de la Gran Colombia. Se había formado militarmente en España en destinos subalternos, habiendo participado en la batalla de Trafalgar. En América se unió de inmediato a la causa independentista y Bolívar le ofreció el mando de la flota venezolana, luego convertida en la de Colombia. Tomó parte en destacadas acciones navales y fue el artífice de la decisiva victoria del lago Maracaibo.

Pareja (Antonio).—Brigadier de la Armada. Enviado desde Perú a Chiloé por el almirante Abascal. Tomó parte en diversas operaciones navales.

Pezuela (Joaquín).—General español. Participó en las operaciones del Alto Perú y fue nombrado virrey del Perú en 1816. Absolutista convencido, luchó contra San Martín y fue depuesto por un golpe militar realista en 1821 (tras la influencia liberal del pronunciamiento de Riego).

Piedrola (Torcuato).—Capitán de fragata español, comandante de la corbeta *Príncipe* destacada en las operaciones navales de Costa Firme.

Porlier (Rosendo).—Capitán de navío. Comandante de la fragata *Atocha* muy destacada en las operaciones navales de Nueva España.

Porter (David).—Marino y aventurero norteamericano al servicio de la marina mexicana, destacado en los bloqueos al castillo de San Juan de Ulúa. El marino español Laborde se enfrentaría a él, obligándole a refugiarse en Cayo Hueso.

Pueyrredón (Juan Martín).—Revolucionario e intelectual argentino, colaborador muy directo de San Martín al que prestó gran apoyo en su expedición a Chile. El Congreso de Rucumás de 1816 lo nombró Director Supremo.

Quevedo (José de).—Brigadier de la Armada Real. Gobernador de Veracruz. Realizó distintas acciones navales. Regresó a España donde fue capitán general del departamento de Cádiz.

Rodríguez de Arias (José).—Capitán de navío español. Comandante de la fragata *Cornelia* con la que efectuó el primer bloqueo a Costa Firme, después

del movimiento proindependentista de Caracas. Impidió con ello que el gobierno revolucionario pudiera adquirir elementos navales.

Romarate (Jacinto).—Capitán de fragata español. Muy destacado en las acciones navales en el río Paraná y en Montevideo en los comienzos de la independencia del Río de la Plata. Derrotó al maltés Azzopardo, primer jefe de la incipiente marina argentina.

Rosales (José Antonio).—Capitán de navío de la Marina venezolana aunque había nacido en Tenerife. Bolívar le dio el mando de la goleta *Brion* uno de los siete buques que en 1816 componían la expedición que organizaba el presidente haitiano Petión. Fue también comandante de los bergantines *Dictador, Apure* y *Catón.*

Ruiz de Apodaca (Juan).—Teniente general de la Armada. Virrey de Nueva España. En su mandato se desarticuló el proyecto de invasión del guerrillero español Mina el Joven que fue fusilado. Dirigió también algunas expediciones navales.

Salazar (José María).—Capitán de navío español. Jefe del apostadero de Montevideo. Sentó la diferencia entre las bandas oriental y occidental de Panamá, que originó la creación del Uruguay independiente.

Sales Echevarría (Francisco).—Capitán de fragata español. Comandante de Marina de la provincia de Guayana en Venezuela. Destacado en operaciones navales.

San Martín (José de).—Libertador soldado y estadista, nacido en Argentina y que, después de prestar brillantes servicios de armas, tanto en tierra como en mar en España, regresó a Argentina para unirse a la revolución que llevó desde su propio país, y a través de los Andes, a Chile, y después por la costa del Pacífico hasta Perú, en una admirable estrategia concebida y realizada. Tras sufrir no pocos desengaños, se retiró de sus actividades emancipadoras, dejando el campo libre a Bolívar. Murió en Francia en 1850.

Sánamo (Juan).—Militar español. Virrey de Santa Fe en los momentos de la independencia colombiana y tras el cese del virrey Amar.

Sierra (Manuel).—Capitán de fragata, sustituto de Salazar en el mando del apostadero de Montevideo. Colaboró con Guruceta en las operaciones navales de la zona.

Sobremonte (Marqués de).—Virrey español del Río de la Plata, de desafortunada actuación cuando los ataques ingleses a la ciudad de Buenos Aires en 1806 y 1807. Fue destituido, relevado por Liniers y juzgado y condenado en España, aunque luego sería rehabilitado.

Sucre (Antonio José).—Oficial venezolano, ayudante de Bolívar y uno de sus más leales colaboradores. Después de servir en Venezuela y Nueva Granada fue nombrado presidente de Bolivia. Asesinado al sur de Colombia por sus enemigos políticos.

Tiscar (Juan).—Capitán de fragata, comandante del apostadero de Puerto Cabello con anterioridad a Laborde. Denunció frecuentemente el estado de indefesión en que se hallaba.

Topete y Viaña (Juan Bautista).—Marino español, nacido en Cartagena de Indias. Fue el segundo de Laborde en el apostadero de La Habana tras el repliegue español en América, pero participó también en importantes acciones navales en Puerto Cabello durante el desarrollo de las luchas emancipadoras.

Torres (Gabriel).—Brigadier. Gobernador de Cartagena de Indias, plaza que rindió al almirante venezolano Padilla.

Vácaro (Antonio).—Capitán de fragata, jefe del apostadero de El Callao. Tomó parte con desigual fortuna en los últimos combates navales en las costas peruanas.

Venegas (Francisco Javier).—Teniente general. Virrey de Nueva España. Coronel retirado en 1808 y vuelto a la carrera militar llegó a México a bordo de la fragata *Atocha*. Gobernante duro y enérgico, combatió a la revolución mexicana de Hidalgo.

Vigodet (Gaspar).—Capitán general de Montevideo. Concertó un armisticio con el almirante de la escuadra argentina Brown, y fue repatriado a España a través de Río de Janeiro.

Vivero (José Pascual).—Jefe de Escuadra. Antiguo comandante del apostadero de El Callao y gobernador de Guayaquil. Se pasó al general San Martín.

Zapiola (Matías).—Teniente de Marina criollo, que volvió a Argentina con Alvear y San Martín después de prestar servicios en la Armada Real. Buen estratega, fundó en Buenos Aires la Escuela de Guerra Naval.

RELACIÓN DE LOS ESPAÑOLES DE ULTRAMAR QUE INGRESARON EN LA REAL ARMADA DESDE EL EMPLEO DE CABALLERO GUARDIAMARINA

ARGENTINA

1775 Flores Pereira, Luis de. Buenos Aires. C.
Imbluzqueta y Rodrigo, José. Buenos Aires.
1777 Lasala y Fernández, Juan. Buenos Aires. C.
Millau y Merlos, Francisco José. Buenos Aires.
1779 Mendinueta y Gayoso, Mariano. Buenos Aires. Ctg.
1780 Azcuénaga y Basabilbaso, José. Buenos Aires. C.
1782 Lasala y Fernández, Manuel. Buenos Aires. Ctg.
1784 Mendinueta y Gayoso, Francisco J. de. Buenos Aires. C.
1785 Millau y Merlos, Miguel José. Buenos Aires. C.
1788 Manuel Vial y Cardigondi. Buenos Aires. F.
1788 Asco y Merlos, Juan. Buenos Aires. C.
1790 Millau y Merlos, José. Buenos Aires. Ctg.
1791 Quintana y Aoiz, Martín. Buenos Aires. Ctg.
Quintana y Aoiz, Hilarión.
1793 Aldao y Aragón, Francisco. Buenos Aires. F.
1798 Irigoyen y Quintana. Matías. Buenos Aires. C.
1799 Matías de Aldao y Aragón. Buenos Aires. F.
1799 Zapiola y Lecica, José. Buenos Aires. F.
1800 Aldao y Aragón, Santiago. Buenos Aires. F.
Echevarría y Ramos, Fernando. Buenos Aires. C.
Piedra y Cuebas, Ramón. Buenos Aires. F.
Thompson y López, Martín. Buenos Aires. F.
1802 Márquez de la Plata y García de Huidobro, José. Buenos Aires, F.
Warners y García de Zúñiga, Martín. Buenos Aires.
1804 Márquez de la Plata y García de Huidobro, Felipe. Buenos Aires, F.
1807 Blanco Encalada, Manuel. Buenos Aires. C.
1808 Linch y Roo, Benito, Buenos Aires. C.
1820 Navarro y García Grande, Luis. Buenos Aires.
Navarro y García Grande, Manuel. Buenos Aires.
1830 Michelena y Pino, José. Buenos Aires.
1831 Michelena y Pino, Juan. Buenos Aires.

BOLIVIA

1782 Lafita y Díaz del Castillo, Francisco. La Paz. C.
1785 Lafita y Díaz del Castillo, Vicente. La Paz. C.

1795 Vial Cardigondi Chucuito, José. La Paz. F.
1806 Cevallos y Tremosil, Juan Nepomuceno, Charcas. F.
1810 Pino y Vera, Mariano. La Plata.

COLOMBIA

1721 Herrera y Leita de la Torre, Simón de. Cartagena de I.
1735 Mozo y Mozo de la Torre, Santa Marta.
1748 Bertodano y Narváez, Bernardo. Cartagena de Indias.
1758 Narváez y Torre, Juan José. Cartagena de Indias.
1767 Enríquez y Girón, José. Cartagena de Indias.
Girón y Díaz Fajardo, José. Cartagena de Indias.
1775 Resines y Ciceros, José. Onda (Nueva Granada). C.
1780 Agar y Bustillos, Pedro. Santa Fe. F.
1785 Olea y Serna, Pedro. Santa Fe de Bogotá. F.
1786 Agar y Bustillos, Domingo. Santa Fe de Bogotá. F.
1787 Arévalo Vera. Manuel. Cartagena de Indias. C.
Lasqueti y Gálvez. Santa Fe de Bogotá. C.
1790 Vivero y Baloco, José. Cartagena de Indias. C.
1791 Morquendo y Martínez de León, Adrián. Cartagena de Indias.
1793 Morquendo y Martínez de León, Bartolomé. Cartagena de Indias.
Díaz y Granados, Francisco. Santa Marta. C.
1800 Castillo y Rada, Rafael del. Cartagena de Indias. C.
1809 Toro y Marco, Francisco. Cartagena de Indias.

CUBA

1721 Ambulodi y Casadevante, Miguel José de. Habana.
1752 Núñez del Castillo y Sucre, Juan José. Habana.
1760 Manuel de Villena y Palma. José. Habana.
1770 Chacón y Duarte, José María. Habana.
1771 Perler y Angulo, Andrés José. Habana.
1773 Palacios y Ruis, Bruno. Habana
1774 Torres y Torres, Francisco de. Habana.
1775 Palacios y Ruiz, Miguel Habana.
1776 Quintana y Coimbra, Lázaro. Habana. C.
1778 Palacios y Ruiz, Luis. Habana, F.
1780 Vasallo y Ruiz, José. Habana. F.
Ugarte Arostegui, Ignacio. Habana. C.

1784 Garro y Zayas, Francisco de. Habana. C.
Zapata de la Parra, Francisco. Habana. C.
1786 Montalvo y Sotologo, Casimiro. Habana. F.
1788 Montalvo y Sotolongo, Casimiro. Habana. F.
1789 Torrontegui y Fernández Landa, Félix. Habana. C.
Torrontegui y Torrontegui, Francisco. Habana. C.
1791 Estrada y Castro, Esteban. Habana. Ctg.
1792 Mayorga y Fernández de Landa, Nicolás de. Habana. C.
Torrontegui y Fernández Landa. Habana. F.
1793 Montalvo y Sotolongo, José. Habana. F.
Matienzo y Ugarte. José de. Habana. C.
O'Carol y Fuertes, Manuel. Habana. F.
Villena y Porlier, Manuel. Habana. C.
Villena y Porlier, José de. Habana. C.
1794 Torrontegui Fernández Landa, Manuel de. Habana. C.
Matienzo y Ugarte, Domingo de. Habana. C.
1795 Ponce de León, Santiago. Habana. C.
Ponce de León, José. Habana. C.
1800 Ponce de León. Francisco, Habana. C.
Pilón y Tobalina, José. Habana. Ctg.
Ponce de León y Morejón, Alejo. Habana. C.
Zayas y Landa, Joaquín de. Habana. Ctg.
Torrontegui y Fernández Landa, Juan de. Habana. C.
1803 Justiniani y Cabrera. José. Habana. C.
Ponce de León, Julio. Habana. C.
Río Eligio, José de. Habana. F.
1804 Ponce de León, Simeón. Habana. C.
Díaz Pimienta y Carrillo, José. Habana. C.
1809 Justiniani y Cabrera, Joaquín. Habana.
1818 Mallen y Guiral, Miguel. Habana. C.
1829 Fonseca y Díaz Pimienta, Andrés. Habana.
1833 Aubarede y Bouyon, Guillermo. Habana.

CHILE

1774 Herrera y Rojas, Eusebio de. Santiago
1777 Berrueta e Iturregaray, Francisco. Santiago
Echenique y Lecaroz, Pedro Nolasco de. Santiago
1793 Lastra y Sota, Francisco de la. Santiago. C.
1794 Cortés y Ruiz de Azúa, Eugenio. Santiago. C.

1797 García del Postigo y Bulnes, Isidoro. Concepción. Ctg.
1798 Cortés y Ruiz de Azúa, José. Santiago. C.

HONDURAS

1800 Quesada y Arango, Rafael. Comayagua. C.

ECUADOR

1770 Nava y Zuleta, José Marinao. Quito.
1788 Cueva y Alcedo, Nuño de la. Quito. Ctg.

FILIPINAS

1775 Colina y González, Juan de la. Manila
1788 Andrade y Cendreras, José María. Manila. C.
1793 Andrade y Cendreras, Félix. Manila. C.
1831 Morgado e Inel, José. Binondo.

GUATEMALA

1768 Pineda y Ramírez, Mariano. Guatemala
1769 Llano y Nájera, Andrés de. Guatemala.
1797 Tosta y Montaño, Bonifacio de. Nueva Guatemala. C.
1893 Bañuelos y López, Ramón. Guatemala. F.
Bañuelos y López, Manuel. Guatemala. F.
1804 Aosta y Mondaño, Andrés de. Nueva Guatemala. C.
1806 Tosta y Montaño, Andrés. Guatemala. C.
Tosta y Montaño, Manuel María. Guatemala.
Tosta y Montaño, José María. Guatemala. C.

MÉXICO

1727 López de Cotilla y Villaseptién, Francisco. México.
1730 López de Cotilla y Villaseptién, Pedro A. Puebla.
Ruanova y Laso, José. Veracruz.

1754 Palacios y López de Cangas, José. México.
1775 Artecona y Jardón, José. México. C.
1776 Artecona y Jardón, José. México. C.
Gil y Sáenz de Santa María, Francisco. Veracruz. C.
1781 Andrade y Cendreras, Antonio. México. C.
1784 Lobo y Campos, Manuel. Jalapa. C.
1788 Luyando y Pueyo, José. Guadalajara de Indias. Ctg.
1791 Esquivel y Castañeda, Luis. Calpolalpán (México). C.
1795 Bayo y García del Prado, José. Jalapa (América). C.
Compains y Ochoa, Manuel. Ganajuato. C.
1806 Matute y Arroiz, Juan J. Topic (México). C.
1813 Matute y Arroiz, Juan. Topic (México). C.
1828 Murias y Norma, Fernando de. Nueva Veracruz.
1835 Topete y Carballo, Juan Bautista. Hacoltalpán.
Topete y Carballo, Ramón, San Cristóbal de Hacoltalpán.

PERÚ

1755 Encalada y Torres. Domingo. Lima. C.
1760 Centeno y Portilla, Pedro. Lima.
1762 Bodega y Molinero, Juan Francisco. Los Reyes.
1766 Morales de los Ríos y Salazar, José. Lima.
1773 Mendoza y Alfaro, Juan de. Moquegua.
1775 Guisasola y Orrantia. Francisco. Lima. C.
1776 Orué y Mirones, José. Los Reyes. C.
Ucho y Bernal, Dionisio. Ciudad de los Reyes. C.
1782 Lafita y Díaz del Castillo, Joaquín. Arequipa. C.
1785 Orué y Mirones, Gaspar. Los Reyes. Ctg.
Delgado y Campo de la Vega. Francisco. Lima. F.
1786 Porlier y Asteguieta, Rosendo. Lima. Ctg.
Orbe y Mirones, Gaspar. Ciudad de los Reyes. Ctg
1789 Pascual y Ayeta, Juan. Los Reyes.
Vázquez de Velasco, Pedro. Lima. C.
1791 Cagigas y Santiago. Juan de las. Perú. C.
1791 Inca Yupangui. Manuel. Cuzco.
Cagigas y Santiago, José de las. Perú. C.
1794 Vázquez de Velasco. Pedro. Lima. C.
Cossio y Urbicaín, José de. Arequipa. F.
1795 Vázquez de Velasco y Ontañón. Antonio. Lima. C.
1799 Páez Jaramillo e Hijar, Domingo. Lima.

1800 Cerdán y Encalada, Ambrosio. Los Reyes. C.
1827 Pareja y Septién, José Manuel. Lima. C.G.M.

PUERTO RICO

1792 Power y Guiral, Ramón. F.
1796 Pasalagua y Martínez, José. Puerto Rico. Ctg.

SANTO DOMINGO

1743 Rocha y Lanz, José Domingo. Santo Domingo.
1787 Solano y Ortiz de Rozas. Estanislao. Santo Domingo. F.
1797 Zayas y Landa, Felipe. Puerto Príncipe. Ctg.
Zayas y Landa. Francisco. Puerto Príncipe. Ctg.

TRINIDAD

1774 Moneda y de la Moneda, Joaquín María de la. Pto. España.
1803 Chacón y Valle, Fernando. Isla de la Trinidad. C.
Chacón y Valle, Ignacio. Isla de la Trinidad. C.

URUGUAY

1778 Viana y Alzáibar, Fco. Javier de. Montevideo. Ctg.
1793 Merly y Basabilbaso, Miguel. Montevideo. F.
1795 Viana y Achúcarro, Francisco. Montevideo. C.
1805 Tomás Sostoa y de Achúcarro. José.
1830 Miranda y Luna, José.

VENEZUELA

1735 Mozo de la Torre y Mozo, José Antonio.
1783 Michelena y Moreno, Norberto. Maracaibo. C.
1784 Olavide y Andrade, Martín de. Maracaibo. Ctg.

1786 Clemente y Palacios, Mariano. Caracas. C.
Clemente y Palacios, Lino. Caracas. C.
Michelena y Moreno. Juan. Maracaibo.
1791 Michelena y Moreno, Francisco de P. Caracas. C.
1793 Rodríguez de Toro e Ibarra, Diego. Caracas. C.
1799 Millares y Mancebo, Juan. Caracas. C.
1803 Michelena y Moreno, Juan. Caracas. C.
1804 Mojica y Aranguren, Francisco. Caracas. F.
1834 Díaz y Tinoco, Rafael. Puerto Cabello.

RESUMEN

Argentinos	31
Bolivianos	5
Colombianos	18
Cubanos	44
Chilenos	7
Hondureños	1
Ecuatorianos	2
Filipinos	4
Guatemaltecos	9
Mexicanos	18
Peruanos	24
Portorriqueños	2
Dominicanos	4
Uruguayos	4
Venezolanos (incluyendo la isla de Trinidad)	15
TOTAL	178

BUQUES QUE SE CONSTRUYERON O FUERON ADQUIRIDOS PARA LA FLOTA ESPAÑOLA: HASTA LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA

1802 Fragata *Prueba*, Ferrol
Corbeta *Mercurio*, Cartagena.
1804 Corbeta *Indagadora*, Ferrol.
Idem. Cautela, idem.
1807 Goleta *Alarma*, Ferrol
Idem. Cautela, idem.

1816 Fragata *Aretusa*, Francia.
Bergantines *Aquiles* y *Hércules*, Francia.
Bergantines-goletas *Encantador*, *Diligente*, *Mágica*, *Sorpresa*, Francia [1].
1819 Bergantín *Jasón*, Cartagena.
1822 Bergantín-goleta *Ebro*, Mahón.
1825 Fragata *Lealtad*, Ferrol.
Idem. Iberia, *idem.*
1826 Fragata *Restauración*, Ferrol.
Bergantín *Manzanares*, Mahón.

Buques de la Marina de Guerra al subir al trono Su Majestad el rey don Fernando VII y al fallecer el mismo monarca el 29 de septiembre de 1833

Existencias	Clases de Buques	Existencias
42	Navíos	3
30	Fragatas	5
20	Corbetas	4
4	Jabeques	0
15	Urcas	0
50	Bergantines	8
4	Paquebotes	0
38	Goletas	7
10	Balandras	0
15	Sutiles	8

[1] Estos buques fueron comprados en Burdeos para la Grande Expedición, que fue la que dio al traste en «Cabezas de San Juan» (01-01-1820).
Los nombres iniciales eran:
Corbeta *Victoria*.
Bergantines *Marte* y *Hércules*.
Bergantines-goleta *Avispa*, *Flecha*, *Guerrero* y *Golondrina*.
De ellas se consideran muy buenas a los bergantines, considerados entre los mejores de su especie.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Sobre la base del cuadro propuesto al final de estas páginas, el desglose responde al siguiente enfoque estructural. Sobre las fuentes manuscritas de las investigadas en el archivo *Bazán* de la Armada en el Viso del Marqués, los legajos *Indiferente de América* y *Expediciones a Indias* guardan una visible interrelación. En ellos se contiene todo lo referente a la organización e incidencias de las expediciones que se organizan desde la Península, órdenes de operaciones, campañas contra el corso, embarco de tropa, salida de buques y convoyes para ultramar, destinos de personal y tropas, construcción, organización y reorganización de plantillas, campañas hidrográficas, etc. Se concretan las actividades de los apostaderos, Montevideo, Buenos Aires, Puerto Cabello, Cumaná, Cartagena de Indias, Veracruz, Campeche, El Callao, Guayaquil, etc. Las hojas de servicios de los principales protagonistas para la obtención de datos que permitan confeccionar un censo.

Los manuscritos del Museo Naval, poco utilizados en su mayoría, contienen aportaciones como la correspondencia de Laborde con el ministerio de Marina y la recopilación –larga y minuciosa– de sus agravios. Existen igualmente los interesantes informes del brigadier Enrile, en los que se proponen razonados criterios para un mejor aprovechamiento de los apostaderos de Costa Firme y, por último, los *Estados Generales de la Armada* que, con todas sus imperfecciones, constituyen una rica fuente directiva de investigación.

Sobre las fuentes impresas, deben catalogarse, en primer lugar, los libros directos, es decir, los que abordan en profundidad y con preferencia absoluta el tema de la incidencia naval española en la emancipación de Hispanoamérica. Son escasos pues, a pesar de lo sugestivo del tema, no ha contado con muchos adeptos entre los historiadores. El más importante, sin duda, es el tomo noveno de la monumental obra de don Cesáreo Fernández Duro, *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, pero es, ante todo, un relato descriptivo y no analítico, si bien comprende todo el período de las luchas eman-

cipadoras. Es, sin embargo, de gran utilidad para cualquier investigación por las «pistas» que proporciona. El que publicó don Julio Guillén bajo el título *Independencia de América: Indice de los papeles de expediciones de Indias* es un catálogo ordenado con un buen índice de documentos, cuya lectura puede también facilitar la tarea del investigador; pero libros españoles sobre el tema en concreto no hay más. Pueden encontrarse algunas parcelas como partes de un todo, en libros de historia naval generalizada (Merino Navarro, Manera Requeyra). Sin embargo, los americanos sí tienen escritas sus historias navales con mayor o menor objetividad (Argentina, Venezuela, Chile, Perú). Los libros que llamo indirectos y que son historias generalizadas de América concretadas en la emancipación, son más numerosos y pueden ser agrupados en obras clásicas (las escritas a raíz de la independencia o en fechas más distantes pero del siglo XIX) y las más modernas o actuales, de las que existe un más amplio repertorio. Son notables, entre las primeras, las de Lucas Alamán, *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en el año 1808 hasta la época presente*, México, 1849 (cinco tomos); Rafael María Baralt, *Resumen de la historia de Venezuela desde el año 1797 hasta el de 1830*, París, 1841, (dos tomos); Carlos Calvo, *Anales históricos de la revolución de la América Latina*, 1864 (tres tomos); Bartolomé Mitre, *Historia de San Martín y de la emancipación de Sudamérica* (cuatro tomos), y Mariano Torrente, *Historia de la revolución hispanoamericana*, 1829 (tres tomos). Como puede verse son obras muy densas, generalmente compuestas de varios tomos y escritas en el lenguaje barroco de la época, pero su contribución es, sin duda, muy importante. Las obras modernas y actuales son ya muy abundantes, de fácil accesibilidad y con enfoques, algunas, de gran contenido. Pueden destacarse las de John Lynch, *Las revoluciones hispanoamericanas 1808-1826*, Barcelona, 1985, que muestra el despliegue de las luchas por la independencia desde tres focos esenciales, desde México, Nueva Granada y Buenos Aires, pero no limitándose a los acontecimientos militares, sino que muestran el entramado económico y social en el que éstos se desarrollan; la de Jorge I. Domínguez, *Insurrección o lealtad. La desintegración del imperio español en América*, México, 1985, en la que se desvela el interrogante de por qué sólo algunas colonias se rebelaron, mientras que otras siguieron siendo leales a España durante el primer cuarto del siglo XIX; el excelente estudio de José Ramón Alonso, *Historia política del ejército español*, Madrid, 1974, en el que se razona con precisión y acierto toda la maniobra estratégica española en América durante la Guerra de la Independencia; el del norteamericano William R. Shepherd, *La América Latina* editada por los años treinta, que contempla los supuestos sociológicos, económicos y políticos de la América recién emancipada y las importantes contribuciones de Mario Hernández Sánchez-Barba, Francisco Morales Padrón y Jaime Delgado con sus *Historias de América*. No se trata de hacer

una relación exhaustiva, aunque bien podría ser aumentada con otros importantes títulos manejados pero, para ello, me remito a la relación general de autores.

Las biografías de los principales protagonistas de la empresa (virreyes, libertadores, marinos o militares), son también una buena fuente de información y permiten el engarce del hombre con su época. Muy importante tanto por documentada como controvertida es el *Bolívar* de Salvador de Madariaga, con numerosas ediciones y una gran riqueza expositiva en todas sus facetas. Otras biografías bolivarianas de menor cuantía, pero también estimables, son las de Rafael Ballester Escala (1963) y la de Nelson Martínez dentro de la colección *Historia 16 Quorum*. En esta misma serie, muy manejable y sugerente, han aparecido también las de Miranda, de Antonio de Egea; Iturbide, de Josefa Vega y José de San Martín, de Carlos Mamonde. Los notables historiadores navales hispanoamericanos, ilustres marinos muchos de ellos, Lauro Destefani, Antonio R. Ejuri-Yunez, Francisco Alejandro Vargas, Francisco Jurado Toro, etc. nos proporcionan también acertadas semblanzas de sus próceres navales y analizan diversas vicisitudes de la guerra naval en América en la época de las revoluciones.

El censo de revistas es también muy numeroso, y en ellas ha encontrado el autor de este trabajo verdaderas aportaciones del mayor interés. Entre las especialidades en temas marítimo o navales, es preciso destacar la *Revista General de Marina*, que con más de un siglo de publicación, contiene un verdadero almacén de artículos sobre aspectos muy definidos, y algunos de ellos elaborados con material de «primera mano» que arrojan no pocas luces a períodos ensombrecidos por su poco conocimiento. La *Crónica Naval de España* fue una revista de corta duración de la primera mitad del siglo XIX, debida al genio creador del brigadier don Jorge Lasso de la Vega, que, precisamente por su contemporaneidad con el movimiento emancipador, pudo testimoniar sus eventos navales. La actual *Revista de Historia Naval*, del Instituto de Historia y Cultura Naval, aunque de joven vida aún, enriquece sus páginas con cotizadas firmas. También la *Revista de Historia Militar*, aunque no sea una publicación exclusiva de temas marineros, ha tratado con solvencia asuntos navales y de ellos destacan los del contralmirante Martínez Valverde, que ha estudiado con brillantez la proyección marítima del imperio ultramarino español en el Atlántico y el Pacífico.

Entre las revistas no especializadas, pero de gran rigor intelectual, hay que rendir homenaje a la desaparecida *Revista de Política Internacional* (más tarde *Estudios internacionales*) auténtico vivero de buenas plumas (Cordero Torres, Greño, Aguirre, Barcia Trelles), que abundaron en temas sobre el proceso emancipador de la América hispana, de los que han podido extraer fecundos datos, sin olvidar a las *Revistas de Indias* e *Hispania* del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, los *Cuadernos Hispano-Americanos* del Instituto de Cooperación Iberoamericana, el *Anuario de Estudios Americanos* de la Universidad de Sevilla, etc. Revistas no muy conocidas «de la otra orilla», pero igualmente atrayentes,

Revista de la Marina de Chile, *Revista de Marina* del Perú, *Revista Naval* de Montevideo, *Gaceta Marinera* de Buenos Aires, *Correo de la Armada* de Venezuela y periódicos como *El espectador* y *El Zulia Ilustrado*.

Especial mención debe hacerse de la tesis doctoral aún no publicada de Gaspar Pérez Turrado, *La Marina española en la Independencia de Costa Firme*, excepcional estudio que aun localizado en una determinada zona de influencia, puede servir como arquetipo de la acción naval con todos sus factores determinantes en las luchas por la independencia de la América española.

Fuentes manuscritas

A) Archivo Bazán

Indiferente:

años 1806. 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828.

Expediciones a Indias:

años 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829.

Indiferente de América:

años 1807. 1808. 1809. 1810. 1811. 1812. 1813. 1814. 1815. 1816. 1817. 1818. 1819. 1820. 1821. 1822. 1823. 1824. 1825. 1826. 1827. 1828. 1829.

B) Museo Naval

Manuscritos:

442, folio 28-56; 431, f. 248-253; 436, f. 40-57; 2161, f. 1-24; 1408, f. 1-82; 2161, f. 25-28; 434, f. 110-114; 431, f. 296-303; 434, f. 101-108; 445, f. 263-361; 2161, f. 29-32; 1474; 2158, f. 1-127; 2167, f. 70; 2168, f. 109-110.

Impresos:

10.273, 10.271, 10.274, 10.272, 10.269, 10.276, 10.279.

Hojas de servicios:

Extractos de los principales figurantes en el censo de personajes (chacón, Enrile, Monteverde, Romarate, Laborde, Topete, Cordero, Guruceta, etc.).

Guardacostas. Generalidad:
Años de 1806 a 1823.

Fuentes impresas

Enumeramos a continuación conjuntamente los siguientes tipos de impresos:

1. Libros directos (es decir, los que tratan como tema principal la incidencia española en la emancipación de Hispanoamérica).
2. Libros indirectos (son libros generales de Historia de América, pero tratan con cierta extensión la problemática naval. Pueden ser obras clásicas y obras modernas o actuales).
3. Biografías (de los propios Libertadores o de marinos y militares de relieve).

Bibliografía

Sobre los antecedentes

Abreu y Bertodano, colección de tratado.
Colección Sans Barutell, diversos legajos.
Colección Vargas Ponce, Legajo 2/156, 2/158, 4/103.
Colección Navarrete, tomo X, n.° 40; tomo XXVI, n.° 54.
Academia de la Historia. Colección Salazar, n.° 40, folio 95; n.° 57, 62; n.° 50, folio 171.
Memorias de la Real Academia de la Historia, tomo X, p. 456, p. 455; *Memorial histórico* (varios tomos). *Sucesos principales de la monarquía de España en el año 1639 escrito por el marqués Virgilio Maduezi, del Consejo de Guerra de S.M. Madrid.* Imprenta Real, 1640.
Noticias generales del estado que han tenido las armas de esta ciudad del Callao y Real Armada del Sur, desde el año 1615. Manuscrito, colección Navarrete, tomo XXVI, n.° 57.
Carta del Gobernador de Cumaná, colección Navarrete, tomo XXXII, tomo XV y tomo XVII.
Cespedes, *Historia de Felipe IV*, p. 204 y ss. Academia de la Historia.
León Pinelo, Registro del Consejo de Indias, folio 19. Carta de Don Lope de Hoces. Academia de la Historia. Colección de Jesuitas. Tomo CLXIII, n.° 36.

Padre Ricardo Cappa, *Estudio crítico acerca de la dominación española en América,* tomo XI; Pezuela, *Historia de la isla de Cuba. Relación histórica de los sucesos de la Armada de Barlovento a fines de 1690,* impreso en México 1691. Colección de documentos históricos de las antiguas posesiones de ultramar. Real Academia de la Historia.

Vaticinio de las pérdidas de las Indias (1878).

Ordenanzas para los generales de la Armada y flotas de la Carrera de Indias en 61 artículos, colección Juan Antonio Enríquez.

Sobre la emancipación

Hay multitud de documentos, muchos de ellos tangenciales y repetitivos de un mismo tema. Se hace una selección racionalizada por virreinatos, y procurando respetar la cronología. Al propio tiempo, se añaden obras o manuscritos de directa consulta.

Virreinato del reino de la Plata:

Llegada de expedición inglesa a Montevideo, archivo Bazán, 1806 (17 de agosto).

Liniers da cuenta del plan de defensa de Buenos Aires, 1806 (10 de septiembre).

Quejas del virrey de Buenos Aires (Liniers) contra el comandante de Marina de Montevideo Ruiz de Huidobro, AB, 1808 (abril).

Toma de posesión de la Comandancia de Marina del apostadero de Montevideo por Salazar, AB, 1809 (julio).

Llegada del nuevo virrey Hidalgo de Cisneros, AB, 1809 (8 de octubre).

Estado de los buques del apostadero de Montevideo, AB, 1809 (7 de julio).

Llegada del virrey Elío en la Ifigenia, AB, 1811 (mayo).

Sobre el bloqueo de Buenos Aires. Petición de buques, AB, 1811 (20 febrero).

Instrucciones al capitán de navío Romarate, AB, 1911 (8 de julio).

Combate de San Nicolás de los Arroyos, AB, 1811 (10 de julio).

Bloqueo de Buenos Aires, AB, 1811.

Combate del Paraná. Parte de Romarete, AB, 1811 (5 de julio).

Virreinato de Nueva Granada y Costa Firme.

Relación del combate naval de Sorondo el 25 y 26 de marzo de 1812 enviada por el gobernador de la Guayra don José de Chartre, *Gaceta de la Regencia*, 25 de junio de 1812.

Parte del capitán de fragata don Juan Tíscar comandante del apostadero de Puerto Cabello, AB, indiferente, 1812.

Parte de la evacuación de Portobelo, AB, indiferente 1812.

Proyecto de reorganización de plantillas y servicios del apostadero, AB, indiferente, 1812 (8 de abril).

Planes para destrucción de fuerzas navales de Bolívar 1816 (14 de julio). *Pacificación de Venezuela (excepto La Guayra) por Monteverde*, AB, indiferente, 1812. *Instrucciones de Enrile a Chacón sobre apostaderos*, AB, 1817 (25 de mayo).

Bloqueo de Barcelona por la escuadrilla de Chacón 1817 (28 de junio).

Capitulación de Cumaná, *Gaceta de Madrid*, 17 de septiembre de 1820.

Correspondencia del comandante del apostadero de Puerto Cabello don Angel Laborde con el ministro de Marina, Museo Naval, varios tomos.

Rendición de la corbeta María Francisca, AB, 1823.

Parte del combate del Lago Maracaibo dado por el capitán de navío Laborde, *Gaceta de Madrid*, 23 de octubre de 1823.

Pacífico: virreinato de Perú y Capitanía General de Chile:

Diego Barros, *Historia General de la independencia de Chile*, tomo III.

Combate de la fragata Esmeralda con la insurgente Lautaro, AB, indiferente, 1819.

Apresamiento de la fragata María Isabel en Talcahuano, AB, indiferente, 1819.

Ataque a El Callao por lord Cochrane. Parte oficial de don Antonio Vácaro. Comandante de Marina del apostadero, AB, indiferente, 1819 (septiembre).

Envío de la División Naval de don Roque Guruceta al Pacífico, AB, 1821.

Virreinato de Nueva España:

Incomunicación de Veracruz. Parte del comandante del navío San Pedro de Alcántara don Fernando Bustillo, AB, indiferente, 1812.

Sitio de Acapulco, AB.

Diario de la expedición de Tampico, *Gaceta de Madrid* de 3 de noviembre de 1839.

Libros o manuscritos:

Memoria para la Historia de las armas españolas en Perú, Madrid, 1846, tomo I.

José Manuel Vadillo, *Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el estado de América*, Cádiz, 1836.

Historia de los buques de guerra que se hallan armados el año 1818, Biblioteca Central de Marina.

Anales de los servicios de la Marina de Guerra española en 1816, Madrid, imprenta de DM, Burgos, 1817.

También los informes manuscritos del Museo Naval:

«Parte oficial del general Morillo sobre el sitio y rendición de Cartagena» (publicado también en la *Gaceta de Madrid* en 6 de enero, 17 y 26 de marzo de 1816).

«Parte oficial del general Enrile del combate del 30 de abril de 1816 frente a la isla Margarita» (*Gaceta de Madrid*, 1 de abril de 1817). «Noticias del aumento de la escuadrilla de Brown 1817» (27 de agosto).

Nota.—Todos los documentos referidos al archivo Bazán. (AB) que no tengan el calificativo de «indiferente» corresponden a los legajos de las *Expediciones de Indias*, con las fechas que se consignan.

Sobre las consecuencias

Rotos los lazos que vinculan las nuevas naciones americanas con la antigua metrópoli, la documentación inventariada en los distintos archivos de Marina dan menores referencias operativas, limitándose a informes generalizados sobre estado y situación de los nuevos países con algunas alusiones a sus Marinas. Los expedientes más localizados son *Generalidad*, archivo Bazán, años 1929-1935. *Diario Mercantil de Cádiz de 1836 y breve idea del apostadero de La Habana y la necesidad de fijar fuerzas navales en él*, manuscrito del Museo Naval, n.° 452.

RELACIÓN GENERAL DE AUTORES Y OBRAS

Alamán, L., *Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su independencia en 1808 hasta la época presente,* México, 1849.

Alonso, J. R., *Historia política del ejército español,* Madrid, 1974.

Álvarez Arenas, E., *El español ante el mar,* Madrid, 1977.

Anónimo, *Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el estado actual de la América del Sur,* París, 1930.

Argentina A., *Historia marítima argentina,* Buenos Aires, 1983.

Arangorriz, F., *México desde 1808 hasta 1867,* Madrid, 1871.

Austria, J., *Bosquejo de la historia militar de Venezuela,* Caracas, 1960.

Azpurua, R., *Biografías de hombres notables de Hispanoamérica,* Caracas, 1877.

Baralt, R. M., *Resumen de historia de Venezuela desde el año 1797 hasta 1830,* París, 1841.

Blanco Encalada, M., *Justificación que presenta a su patria el contralmirante de la escuadra nacional de Chile,* Santiago, 1819.

Bolívar, S., *Obras Completas,* La Habana, 1947.

Bulnes, G., *Historia de la expedición libertadora del Perú (1817-1822),* Santiago de Chile, 1887.

Calvo, C., *Anales históricos de la revolución de la América Latina,* Bezanzón, 1864.

Cervera Pery, J., *Marina y política en la España del siglo XIX,* Madrid, 1976.

Cervera Pery, J., *La Marina Mercante española,* Madrid, 1990.

Cochrane L., *Memorias de Lord Cochrane, conde de Duneval,* Lima, 1863.

Cuevo Márquez, L., *Independencia de las Colonias Hispanoamericanas. Participación de Gran Bretaña y Estados Unidos,* Bogotá, 1938.

Crónica de España, Planeta, 1988.

Crónica de América, Planeta, 1990.

Crónica del siglo XIX, Planeta, 1987.

Crónica de la Humanidad, Planeta, 1988.

Díaz, J. D., *Recuerdos sobre la rebelión de Caracas,* Madrid, 1929.

Eljuri Yunez, A., *La batalla naval del lago Maracaibo,* Caracas, 1969.

Egea, A., *Francisco Miranda,* Madrid, 1987.

Fernández Duro, C., *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón,* tomo IX, Madrid, 1973 (Reedición).

García Gamba, A., *Memoria para la historia de las armas españolas en Perú,* Madrid, 1846.

García Reyes, A., *Memoria sobre la primera escuadra nacional,* Santiago de Chile, 1846.

Heredia, J. F., *Memoria sobre las revoluciones de Venezuela,* París, 1895.

Hernández Sánchez Groso, *Historia de América,* Madrid, 1986.

Gran Enciclopedia de España y América, tomo V, Madrid, 1986.

Humpreyss, R., *La Marina Real británica y la liberación de Sudamérica,* Caracas, 1962.

Larrazábal, F., *Vida del libertador Simón Bolívar,* Madrid s.s.

Lasso de la Vega, J., *La Marina Real española a finales del siglo XVIII y principios del XIX,* Madrid, 1865.

Luzardo, R., *Estrategias paralelas de la confrontación emancipadora,* Caracas, 1873.

Madariaga, S., *Bolívar,* Madrid (varias ediciones).

Martínez, M., *Memoria histórica sobre la revolución de Chile desde el cautiverio de Fernando VII hasta 1814,* Valparaíso, 1848.

Manera y Chao, E., *Cómo y por qué se perdieron las colonias hispanoamericanas,* La Habana, 1895.

Manera Regueyra, E., *La Marina española en el siglo XIX,* Madrid, 1986.

Martínez Montero, H., *El apostadero de Montevideo,* Madrid, 1968.

Mier, J. M. de, *Padilla,* Bogotá, 1978.

Miranda, F. de, *Textos sobre la independencia,* Madrid, 1959.

Mitre, B., *Historia de San Martín y de la emancipación de Sudamérica,* Buenos Aires, 1938.

Molinaria, D. L., *Fernando VII y la emancipación de América 1814-1819,* Buenos Aires, 1938.

Morales Padrón, F., *Francisco Tomás Morales, último Capitán General de Venezuela,* Sevilla, 1976.

Pavía, F. de P., *Galería biográfica de los generales de Marina,* Madrid, 1973.

Pérez Tenreiro, *Ángel Laborde y Navarro. Capitán de navío,* Caracas, 1974.

Presas, J. de, *Juicio imparcial sobre las principales causas de la emancipación de la América española,* Burdeos, 1828.

Restrepo, J. M., *Historia de la revolución de la República de Colombia,* París, 1827.

Revesz, A., *El Teniente General don Pablo Morillo, primer Conde de Cartagena,* Madrid, 1927.

Rivas, A. C., *Orígenes de la independencia de Venezuela,* Caracas, 1909.

Rodríguez Villa, A., *El Teniente General don Pablo Morillo, primer Conde de Cartagena,* Madrid, 1920.

Scheina, R., *Latino América. A naval History.*

Tisnes, J. y Roberto, M., *La independencia de la Costa Atlántica,* Bogotá, 1976.

Torrente, M., *Historia de la Revolución Americana,* Madrid, 1829.

Uslar Pietri, A., *Testimonio de la primera emancipación,* Caracas, 1961.

Vadillo, J. M., *Apuntes sobre los principales sucesos que han influido en el estado actual de la América del Sur,* Cádiz, 1836.

Vargas, F. A., *Nuestros próceres navales,* Caracas, 1964.

Vega, J., *Agustín Iturbide,* Madrid, 1987.

Whitaker, A., *Estados Unidos y la independencia de América Latina,* Buenos Aires, 1964.

Zavala, F., *Ensayo histórico de las revoluciones de México desde 1808 a 1831,* París, 1831.

Zenteno, I., *Documentos justificativos sobre la expedición libertadoras del Perú. Refutación de las memorias de Lord Cochrane,* Santiago, 1861.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

Abascal y Sousa, José Fernando, 109, 110, 191.
Abasolo (independentista mexicano), 141.
Abercombry, sir Ralph, 71.
Abermale (conde de), 65.
Abreu Manuel, 100, 169, 199.
Álava (marino), 104.
Aldama, Ignacio, 141, 142.
Alejandro I, zar de Rusia, 173.
Alonso, José Ramón, 143, 145, 153, 183, 195.
Álvarez Arenas, Eliseo, 13, 238.
Álvarez de Toledo, José, 144.
Alvear, Diego, 230-231.
Alvear Balbastro, Carlos, 78, 189.
Alzaga, Martín de, 102, 184.
Allende, Ignacio, 141.
Allende, Santiago, 185.
Amar, Antonio, 159.
Andrade, Alonso Felipe de, 53.
André, Marius, 85.
Ansón, lord Jorge de Soberton, 61-63.
Antequera, José de, 89.
Antonelli, Juan Bautista, 27.
Aranda, Pedro Pablo Abarca de Bolea, conde de, 68, 69, 70, 77, 79.
Arce (brigadier), 100.
Arcos, Alonso de, 63.
Argüelles, Agustín, 81, 114.
Argüelles, Bartolomé, 143.
Arguibel, Andrés, 111.
Arias (brigadier), 169.
Arizmendi (general), 164, 166, 228.
Arizpe (militar mexicano), 146.
Armendáriz, *véase* Castelfuente, marqués de.
Armillán (coronel), 144.
Arredondo (coronel), 144.
Artigas, José Gervasio, 108.
Atajualpa, Juan Santos, 89.
Aubarede, Guillermo, 168.
Auchmuty, sir Samuel, 100, 101.
Aury, Luis, 226.
Austrias (dinastía), 32, 33, 41, 42, 51, 72, 89.
Azara, Félix de, 77.
Azopardo, Juan Bautista, 186.
Balcarce (militar), 184.
Ballester Escalas, R., 157.
Balleza (oficial de Hidalgo), 142.
Baralt, Rafael M., 153.
Barradas, Isidro, 213.
Barri, Juan, 169, 176.
Belgrano, Manuel, 184.
Beluche, Renato, 178, 220, 226.
Benavides (almirante), 27.
Benwow (almirante), 58.
Berarger, Francisco, 144, 172.
Berenguer, 145.
Beresford, William Carr, 26, 98, 99, 100.
Bermúdez (cabecilla), 164.
Blanco, Tomás, 162.
Blanco Cabreras, Tomás, 195.
Blanco Encalada, Manuel, 86, 195, 209, 222, 223, 234, 237.
Blanco Núñez, J., 39, 44, 131, 135.

Blanco White, José María Blanco y Crespo, *llamado*, 81.
Bolívar, Simón, 80, 84, 92, 109, 110, 118, 137, 149, 151, 154, 155, 157, 160, 165, 166, 168, 175, 176, 177, 202, 206, 210, 218, 220, 221, 225, 226, 228, 234.
Bonpland, Aimé Goujaud, 77.
Borbones (dinastía), 14, 42, 51, 72, 89, 97, 106, 149.
Bougainville, Louis-Antoine, conde de, 67, 68.
Boves, José Tomás, 110, 116, 157, 166.
Briceño, Pedro, 151, 226.
Brión, Luis, 165, 169, 175, 176, 178, 209, 220, 226, 228.
Brochero, Diego, 14.
Brown (Guillermo), 187, 188, 189, 192, 194, 209, 220, 221.
Brown, Michael, 194.
Brown, Nicholas, 54, 178.
Brown (comodoro), 59.
Bulnes, Manuel, 222, 223.
Bustamante y Guerra, José, 137.
Bustillo, Fernando, 143.
Byron (comodoro), 68.
Cabrera, Pedro, 155.
Cadena (conde de la), 142.
Cagigal de la Vega, Juan Manuel, 62, 91.
Calvo, C., 185.
Calleja, Félix María, 141, 142, 143, 144.
Campbell (historiador), 59.
Campillo, José del, 32.
Campo, Antonio José del, 170, 171.
Cánamo, Domingo, 170, 172.
Cándamo, José, 181.
Canterac (general), 200.
Capaz, Dionisio, 196, 198.
Carlos I, emperador de España y V de Alemania, 13, 16.
Carlos II, rey de España, 13, 14, 15.
Carlos III, rey de España, 16, 34, 57, 64, 66, 69, 84, 149.
Carlos IV, rey de España, 15, 45, 57, 84, 87, 104, 137.
Carlos VI de Habsburgo, emperador de Alemania, 30, 58.
Carranza, José de, 169.
Carrasco, Francisco G., 108.
Carrera, José Miguel, 191, 194.
Casa Irujo, marqués de, 94.
Casasola, Rafael, 143.
Castelfuente, José de Armendáriz, marqués de, 55.
Castelli, Juan José, 113, 184, 185.
Castillo, Manuel del, 196.
Castro, Ramón de, 72, 188.
Catalina I, zarina de Rusia, 91.
Ceballos (gobernador), 153, 155.
Céspedes, José, 86.
Céspedes, Manuel de, 143.
Cevallos, Pedro Alonso de, 66, 69.
Clavijo (conde de), 55.
Clayford (brigadier), 100.
Clipperton (capitán), 54.
Cochrane, Alejandro, 95, 178.
Cochrane, lord Thomas, conde de Dundida, 197, 198, 199, 200, 202, 209, 231, 232, 237.
Coiç, Luis, 199.
Comellas (historiador), 66.
Concha (coronel), 144.
Condocarqui, José Gabriel, 89, 90.
Copinger, José, 146.
Cordero, Manuel, 162.
Cordero Torres, J.M., 19.
Córdoba, José de, 99.
Córdoba y Rojas, José, 20.
Cornejo, Francisco, 54.
Correa, Benito, 99.
Correas, Ramón, 153.
Cortázar (militar), 137.
Cortés, Hernán, 148.
Crawford (general), 101.
Cronwell, Oliverio, 27.
Chacón, José María, 20, 58, 71, 72, 162, 169, 180.
Chamorro (aguador), 122.
Chatillón, 159.
Chaves, Juan de, 49, 51.
Chiclana, Feliciano, 187.
Dampierr, William, 51.
Dannells, Juan Daniel, 176, 177, 178.
Dante Alighieri, 22.
Díaz, Antonio, 175.
Díaz Chitti (marino), 220.
Diéguez, Juan, 162.
Drake, Francis, 26, 27.
Ducasse, Jean-Baptiste, 27, 58.

Dumouriez, Charles François du Périer, *llamado*, 92.
Edsall, John, 95.
Egea, Antonio, 212.
Eguía, Francisco J., 169.
Ejuki-Yunez, Antonio R., 180.
Elío, Francisco Javier de, 101, 113, 183, 184, 186, 187.
Elizondo (coronel), 144.
Emparán, Vicente de, 150.
Encina, Francisco Antonio, 236.
Enrile, Pascual, 21, 72, 121, 132, 133, 134, 135, 137, 150, 160, 161, 162, 164, 166, 167.
Ensenada, Zenón de Somodevilla, marqués de la, 14, 16, 39, 40.
Escaño, Antonio de, 45, 46, 104.
Eslava, Sebastián, 61.
España, José María, 90.
Espejo, Eusebio, 90.
Espeliú, Francisco, 168.
Espino, José María, 180.
Espoz y Mina, Francisco, 144.
Estress (conde de), 27.
Eulate, Ramón, 162.
Eyzaguirre (historiador), 116.
Ezpeleta, José de Ezpeleta y Veire de Galdeano, conde de, 90.
Feijoo, fray Jerónimo, 81.
Felipe II, rey de España, 27.
Felipe V, rey de España, 13, 14, 15, 29, 32, 38, 40, 57, 58.
Fernández Arlaud (historiador), 104.
Fernández Duro, C., 11, 22, 58, 59, 65, 68, 100, 101, 124, 142, 143, 154, 166, 196, 200.
Fernández Vinori, Francisco, 154.
Fernández de Armas, 127.
Fernando VI, rey de España, 13, 14, 15, 33, 57, 64.
Fernando VII, rey de España, 21, 22, 81, 83, 85, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 114, 122, 137, 140, 141, 144, 145, 146, 150, 151, 153, 160, 166, 167, 172, 184, 186, 189, 196, 211, 213, 215, 217, 241.
Ferrer Benimelli, J. A., 78.
Figueroa, Alonso, 55.
Figueroa y Silva, Antonio de, 55.
Florez Estrada, Álvaro, 81.
Floridablanca, José Moñino, conde de, 69.
Fran y Arus, 78.
Funes (dean), 185, 220.
Gainza, Gabino, 191, 209.
Gálvez, Bernardo, 70.
Gálvez, Miguel, 36.
Garay, Juan de, 97.
García, Antonio Tomás, 111.
García de Quesada, José, 168.
García de Sena, Manuel, 165.
Garibay, Pedro, 140.
Gastón, Miguel, 211.
Gaztañeta, Antonio, 56.
Godoy, Manuel, 79, 98, 104.
Goyeneche (general), 185.
Graindon (almirante), 58.
Groven, Lewison, 101.
Gual, Manuel, 90.
Guemes (gobernador), 62.
Guerrero, José, 168.
Guerrero, Vicente, 144.
Guerrero Matheus, Fernando, 181.
Guise, Martín de, 202, 203, 222, 234.
Guillén, J. F., 86, 133, 136.
Guruceta, Roque, 172, 197, 202, 211, 216.
Gurruchaga, 220.
Gutiérrez de Hevia, 65.
Gutiérrez de la Concha, Juan, 20, 99, 100, 101, 185.
Gutiérrez de Rubalcava, 161, 162, 216.
Harvey, Henry, 71, 72.
Hawkins, John, 26, 27, 67.
Haytam, Federico, 181.
Henríquez, Miguel, 49.
Heredia, J. F., 157.
Hernández Sánchez Barba, Mario, 33, 40.
Herrera (militar español), 137.
Hidalgo, Miguel, 86, 109, 139, 141, 142, 143.
Hidalgo de Cisneros, Baltasar, 20, 110, 167, 172, 184, 185.
Hoces, Lope de, 27.
Holmes (capitán), 63.
Holy, Nicolás, 178, 220, 228.
Hore (general), 168.
Hossier (almirante), 55.
Humboldt, Alexander von, 77.

Humphreys (historiador), 121.
Hunt (comandante), 68.
Ianes (capitán), 63.
Iglesia, Manuel de la, 99.
Iglesia, Rafael de la, 166.
Iriarte, Tomás de, 112.
Irisarri, Carlos de, 169.
Iturbide, Agustín de, 86, 87, 109, 137, 140, 141, 144, 146, 209.
Iturrigaray y Aróstegui, José Joaquín de, 108, 139, 140.
Jenkins (contrabandista), 59.
Jennings, Henry, 52.
Jervis (almirante), 230.
Jiménez de Quesada, Gonzalo, 148.
José I Bonaparte, 105, 150.
José I, rey de Portugal, 69.
Joven (historiador), 18, 32.
Juan de Santacilia, Jorge, 33, 67.
Junot, Jean Andoche, 104.
Keppel (comodoro), 65.
Kidd, William, 49.
Knowles, (comodoro), 63, 64.
La Bisbal, 111.
La Cos, Federico, 99.
La Mar, José de, 200.
La Rosa, Tristán, 122.
La Serna e Hinojosa, José de, 233.
Labaut (aventurero francés), 159.
Laborde y Navarro, Ángel, 20, 21, 72, 126, 127, 146, 150, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 211, 212, 213, 215, 216, 217.
Labra, Rafael María de, 81, 114.
Larrea, Juan, 184, 187.
Las Heras (militar, ayudante de San Martín), 234.
Lamarión, 150.
Lastra, Francisco de la, 191.
Latorre, Miguel de, 168, 175, 177.
Lavayen, José de, 142.
Laya, Mateo de, 27.
Legrand (filibustero), 50.
León y Pizarro, José, 133.
Lerrús (ayudante de Francisco Montalvo), 159.
Lezica, Tomás de, 111.
Lezo, Blas de, 52, 61, 62.
Liniers, Santiago, 98, 99, 100, 101, 108, 183, 184, 185, 186.
Liévano Aguirre, Indalecio, 88, 89.
Lizana, Francisco Javier, 140.
Lizaril, Tomás, 180.
Lobo y Malagamba, Miguel, 11, 59, 71, 98.
López de Gómara, Francisco, 12.
López de Santa Ana (militar), 137.
Lorenán (corsario), 49.
Luis XIV, rey de Francia, 29.
Lynch, J., 186.
Llanos (general), 143.
Llanos, Pablo, 180.
Macgregor, Gregor, 168, 178, 226.
Mackeman, Juan, 235.
Madariaga, Salvador de, 155.
Mahan, Alfred, 234.
Mamatoco (cacique), 164.
Manera y Pérez Chao, Enrique, 12, 137, 143, 148.
Marcaida, Jacinto, 162.
Marcó del Pont, Francisco, 192.
María Victoria de Borbón, reina de Portugal, 69.
Mariño, Antonio, 90, 226.
Martí, José, 80.
Martín-Rodríguez (militar), 184.
Martínez Valverde, C., 26.
Matheu, 184.
Mompó de Zayas, 89.
Motufar, 165.
Maule, Nicolás de la Cruz, conde de, 235.
Mazarredo y Salazar, José de, 45, 46.
Menéndez Avilés, Pedro, 26.
Mercado (cura-caudillo), 86, 142.
Merino Navarro, José Patricio, 38, 58, 63.
Michelena, Juan Angel, 99, 100, 187.
Mier, fray Servando Teresa de, 145.
Millares y Saraviz (general), 144.
Mina, Francisco Javier, *llamado Mina el Joven*, 144.
Miranda, Francisco, 78, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 102, 109, 118, 137, 144, 151, 153, 154, 155, 235.
Miranda, José, 99.
Mitre, Bartolomé, 102, 113.
Miyares (capitán general), 156.

Molina, Luis de, 81.
Monet, Juan Antonio, 202.
Montalvo, Francisco de, 159.
Monteagudo, Bernardo de, 234.
Montesinos, fray Antón de, 81.
Monteverde, Domingo, 20, 72, 92, 153, 154, 155, 157, 226.
Morales, Francisco Tomás (brigadier), 164, 166, 176, 178, 179, 180, 181, 182.
Morelos y Pavón, José María, 86, 109, 143.
Morelle, Francisco, 173.
Moreno, Joaquín, 184, 185.
Moreno de Mondragón, Blas, 51.
Morgan, Henry John, 49, 50, 51, 52, 56.
Morillo, Pablo, 88, 109, 121, 132, 137, 150, 160, 161, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 175.
Mourello, Francisco, 173.
Moxó (capitán general), 169, 226.
Munilla, Gil de, 84.
Murray (almirante), 100.
Napoleón I Bonaparte, emperador de Francia, 71, 83, 104, 105, 107, 109, 112, 116, 119, 120, 139, 141, 144, 184.
Nassau, Mauricio de, 29.
Negrete, Celestino, 86.
Newcasttle (duque de), 59.
Nicuesa, Diego de, 148.
Ocampo, Mateo, 166.
O'Donojú, Juan, 146, 209.
O'Higgins, Bernardo, 108, 110, 118, 191, 194, 197, 225, 234, 235, 236, 237.
Odgen, Samuel, 94.
Ogle, Chaloner, 61.
Ojeda, Alonso de, 148.
Olavarría (patriota), 26.
Olavide, Pablo de, 92.
Olonés, Jean David Nau, *llamado el*, 49, 50.
Orellana (obispo), 185.
Orive, Andrés, 151.
Ortega y Gasset, José, 79.
Osorio, Mariano, 191, 192, 195.
Pacheco, Domingo, 51.
Pacheco, Tomás, 159.
Padilla, José Prudencio, 86, 165, 169, 178, 179, 180, 181, 182, 209, 220.
Páez (general), 175.
Páez, Juan Antonio, 166.
Palacio Atard, V., 67.
Palacios, Clemente, 220.
Pareja, Antonio, 191.
Pascual, Antonio, 180.
Paseo, 187.
Patiño, José, 37, 39, 40.
Pérez del Camino, Melitón, 198.
Pérez Turrado, Gaspar, 12, 124, 130.
Peri Fagerstrom, René, 235.
Pes, Andrés del, 40.
Pétion, Anne Alexandre Sabés, 145.
Pezuela, Joaquín de la, 110, 132, 194, 195, 196, 199, 200.
Piar, Manuel, 166, 226.
Pie de Palo (pirata), 27.
Piédrola, Antonio José, 72.
Pilón, Cayetano, 180.
Pitt, William, 91, 92.
Pizarro (almirante), 62, 63.
Pocotk (almirante), 65.
Pointiers, 27.
Pombal, Sebastiao José de Carvalho e Melo, marqués de, 69.
Popham, sir Home, 93-94, 98, 100, 101.
Porlier, Rosendo, 142, 143.
Porter, Charles, 192.
Porter, David, 146, 178, 209, 213.
Posadas, José, 99.
Pozo, José del, 92.
Prado Portocarrero (gobernador), 65.
Prim y Prats, Juan, 206.
Primo de Rivera, José, 173, 187.
Primo de Rivera, Pedro, 53.
Pueyrredon, Juan Martín de, 26, 99, 102, 111, 184.
Pujol, Lorenzo, 180.
Quevedo, José de, 143, 216.
Quintana, José Ignacio de la, 98.
Quintanilla (gobernador), 199, 202.
Quiroga (coronel), 170.
Raleig, sir Walter, 26.
Rally, Walter, 78.
Ramírez de Esteban, Juan, 53.
Ramos, Francisco, 51.
Rayón, Ignacio, 143.
Rayón, Ramón, 143.
Reggio, Andrés de, 63, 64.
Reyes Católicos, 14.

Riego, Rafael del, 87, 88, 111, 114, 146, 150, 167, 170, 173, 199.
Riva Aguero, 62.
Rivadagua y Enciso, Álvaro, 52.
Rivadavia, Bernardino, 87.
Robespierre, Maximilien de, 92.
Rocalan, Joaquín de, 195.
Rodil (general), 203.
Rodríguez, Victoriano, 185.
Rodríguez Casado, V., 42.
Rodríguez de Arias, José, 151.
Rodríguez Peña, Nicolás, 231.
Rogers (corsario), 51.
Romarate, Jacinto, 20, 72, 187, 188, 189.
Rosilly (almirante), 217.
Ruiz, Joaquín, 99.
Ruiz de Apodaca, Sebastián, 71.
Ruiz de Apodaca, Juan, 20, 144, 145, 146, 216.
Ruiz de Cárdenas, José, 143.
Ruiz Huidobro, Pascual, 86, 99, 100.
Ruiz Puente, Felipe, 68.
Saavedra, Cornelio, 102, 184.
Saint Jusan (viajero francés), 67.
Sainz Cidoncha, C., 56.
Sala, Cándido de la, 99.
Salas, Manuel José de, 92.
Salavarría, Santiago de, 55.
Salas, José de, 162.
Salazar (historiador), 22.
Salazar (ministro), 122.
Salazar, Francisco Javier de, 161, 162, 165.
Salazar, José María de, 186, 189, 218.
Salcedo (marino), 104.
Sales Echevarría, Francisco de, 153.
Salinas de Araya, 27.
Salomón, José Miguel de, 156.
Salta (militar), 231.
San Martín, José de, 78, 87, 108, 110, 118, 137, 188, 192, 194, 195, 199, 200, 202, 225, 228, 230, 231, 232, 239, 234, 235, 236.
Santibáñez, Rafael, 163, 164.
Santa Cruz, 222.
Sariego del Castillo, J. L., 141.
Sarmiento de Gamboa, Pedro, 67.
Sarratea, Manuel de, 187.
Sartorio, José, 168.
Sassenay, 150, 184.
Schoueten, Willem Cornelissen, 67.
Segurola, Jacinto, 63.
Serna, José de la, 110, 165, 200.
Sheloocke (pirata), 54.
Shiref (comodoro), 197.
Sierra, Miguel de la, 188.
Smith, William, 94.
Sobremonte, Rafael, marqués de, 97, 98, 100, 101, 106.
Sorel, Albert, 26.
Soto, Domingo de, 81.
Soto, Miguel, 143.
Starlong (almirante), 100.
Stong (marino), 67.
Sucre, Antonio José, 110, 118, 137.
Tatischieff (embajador ruso), 122.
Tinajero, Bernardo, 38.
Tiscar, Juan de, 151, 155.
Toledo, Fadrique de, 27.
Toledo, Francisco de, 90.
Toledo, Joaquín, 99.
Topete y Viaña, Juan Bautista, 143, 150, 167, 168, 211.
Toro (hermanos), 154.
Torrente, M., 182.
Torres, Rodrigo de, 61.
Torres Navarro, José, 86.
Tristán (general), 185.
Tupac Amaruc, *véase* Condocarqui, José Gabriel.
Ugarte, Antonio, 122.
Ulloa, Antonio de, 33, 66.
Ulloa (capitán), 143.
Urdinsu (capitán), 54.
Urrechea, Tomás, 168.
Uslar Pietri, Arturo, 181.
Vácaro, Antonio, 132, 197, 199, 216, 217.
Valdés (almirante), 104.
Valdés, Alonso Juan de, 58.
Vargas, Pedro de, 92.
Vázquez de Figueroa, José, 21, 48, 122, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 172.
Velasco, Luis de, 65.
Vélez (coronel), 144.
Venadito, conde de, *véase* Ruiz de Apodaca, Juan.
Venegas, Francisco Javier, 141.
Vernon Edward (almirante), 59, 61, 62, 63.

Viamonte (militar), 184.
Victoria, Guadalupe, 144.
Victoria (marqués de la), 65.
Vieytez, 184.
Vigodet, Gaspar de, 188, 189.
Villalba (capitán), 200.
Villalba (general), 140.
Villalba, Luis, 226.
Villanueva, José de, 180.
Villarrocha (marqués de), 54.
Villeseñon (coronel), 144, 146.
Villavicencio, 165.
Vitoria, Francisco de, 81.
Vivero, José Pascual, 199-200.
Vocalan, Agustín de, 142.
Wager, Charles, 52.
Walker (almirante), 58.
Walpole, Horace, 59.
Whitelocke, sir John, 100, 101, 102.
Winter, Christopher, 54.
Wood, (corsario), 51.
Yermo, Gabriel del, 140.
Zapiola, Matías, 78.
Zavala, José Antonio, 180.
Zea, Armando, 226.
Zenteno (militar, ayudante de San Martín), 234.

ÍNDICE TOPONÍMICO

Abukir, 230.
Acapulco, 37, 128, 143.
África, 28.
Albión, 55.
Alemania, 30, 221.
Alto Perú, 90, 183, 185, 231.
Alvarado, 143.
América, 11-13, 15, 18, 19-22, 25-30, 34, 35, 37, 40-44, 48, 55-57, 63, 65-67, 70, 72, 75-81, 83, 84, 87, 88, 91, 92, 96, 97, 104-111, 113, 114-116, 118-120, 122, 123, 125, 127-130, 133-138, 141, 157, 161, 165, 167, 168, 170, 172, 173, 174, 181, 183, 187, 200, 203, 205, 206, 208, 209, 210, 212, 216-219, 222, 224, 226, 230-231, 235, 236, 239-241.
América Central, 19, 37, 43, 61, 169, 208, 209, 219.
América del Norte, 64, 77.
América del Sur, 109, 202, 203, 206, 208, 237.
Ancón, 223.
Andalucía, 140.
Andes (Cordillera), 110, 183, 190, 192, 194.
Angostura, 110, 149.
Annobón (islas), 69.
Antigua, 28, 38.
Antillas (archipiélago), 25, 28, 29, 30, 36, 43, 50, 65, 72, 117, 182, 215.
Antillas (mar de las), 94, 136, 137.
Apure (río), 175.
Aquisgrán (paz), 32, 56, 58, 63.
Aragón (reino), 116.
Arauco, 191.
Araure, 157.
Araya (punta de), 168.
Arecibo, 51.
Argen, 230.
Argentina, 104, 109, 110, 112, 118, 190, 220, 221, 222.
Arizona, 70.
Asia, 120.
Asunción, 97.
Atlántico (océano), 14, 25, 27, 30, 40, 49, 57, 65, 66, 83, 97, 102, 117, 183, 186, 188.
Australia, 94.
Austria, 30, 64.
Ayacucho, 110, 202, 203, 224, 226.
Bacuranao, 65.
Bahama (canal de la), 160.
Bahamas (islas), 54, 91.
Baltimore, 160.
Barbacoa, 128.
Barbados (islas), 28, 71, 95.
Barcelona (Colombia), 168.
Barragan, 98, 100.
Basilea (paz), 42, 71.
Baton Rouge, 70.
Bayona, 79.
Belice, 28, 42.
Bocachica, 61, 62.
Bocayá, 175.
— batalla, 224.
Bogotá, 108, 109, 110, 149.
Bolivia, 88, 108, 109, 222, 223, 225.

Beata (isla), 228.
Bonda, 159.
Boyacá (batalla), 110.
Brasil, 27, 29, 30, 62, 65, 98, 220, 221.
Brets, 40.
Buenos Aires, 19, 20, 26, 33, 38, 58, 62, 63, 66, 68, 77-79, 85, 95-102, 104, 108, 111, 112, 128, 150, 161, 170, 173, 183-187, 189, 192, 194, 210, 221.
Cabañas, 27.
Cabezas de San Juan, 111, 148, 150, 167, 170.
Cádiz, 15, 41, 83, 87, 108, 111, 112, 114, 115, 121, 124, 139, 140, 141, 144, 150, 155, 156, 160, 161, 162, 167-170, 173, 185, 194, 196, 197, 211, 215, 217, 235.
California, 25.
Callao (El), 13, 20, 37, 40, 42, 43, 124, 128, 132, 133, 190-192, 194, 195-200, 202, 203, 212, 222, 223, 237.
Campeche, 38, 39, 40, 41, 52.
Campillo, 40.
Canadá, 32, 64, 65.
Cañaveral (cabo), 52.
Carabobo (batalla), 110, 176, 224, 228.
Caracas, 85, 91, 95, 107, 108, 110, 112, 149, 150, 151, 153-154, 155, 157, 164, 170, 176, 226.
Caribe, 13, 19, 25, 27, 28, 32, 37, 38, 41, 42, 49-54, 57, 59, 61, 63, 71, 72, 83, 176, 212, 219, 224, 226.
Cartagena, 124.
Cartagena de Indias, 13, 15, 20, 26, 27, 37, 38, 41, 43, 49, 52, 54, 56, 59, 61, 63, 108, 109, 128, 131, 132, 133, 150, 151, 156, 157, 160, 164, 165, 169, 172, 175, 216, 226, 228, 230.
Carúpano, 164.
Carraca (La), 170, 217, 218.
Casma, 223.
Castilla, 101.
– reino, 116.
Castilla de Oro, 148.
Cataluña (reino), 116.
Cavite, 126.
Cayos (expedición de los), 226.
Ciudad Bolívar, 149.
Coatzacoalcos, 39.
Coche (isla), 164.
Cojimar, 65.
Colombia, 19, 109, 136, 148, 149, 156, 160, 175, 179, 183, 190, 218-221, 225.
Colorado, 70.
Concepción, 37, 128, 191.
Concha Rayada (batalla), 109.
Conchas, (bahía de las), 99.
Córdoba (Argentina), 110, 185.
Coro, 92, 96, 150, 153, 160.
Coruña (La), 66.
Corral, 237.
Costa Firme, 22, 117, 118, 121, 128, 132, 134-137, 148-150, 156, 157, 161, 164, 167-170, 172, 174-178, 199, 209, 211, 213, 219.
Costa Rica, 41, 148.
Cuba, 19, 27, 33, 35, 38, 51, 54, 59, 62, 128, 131, 176, 177, 203, 205, 212, 213, 215, 220.
Cumaná, 41, 132, 150, 156, 165, 173, 174, 175.
Cumberland Habour (bahía), 62.
Cundinamarca, 149, 159.
Curaçao, 28, 29, 56, 90, 92, 153, 165, 176, 177, 226.
Cuzco, 90.
Chacabuco (batalla), 110, 194, 224, 231, 236.
Chagres, 92.
Chilca, 223.
Chile, 19, 33, 35, 78, 92, 94, 100, 108-110, 116, 118, 119, 128, 189-192, 194-197, 199, 200, 209, 211, 220, 222, 223, 230, 231, 234, 236, 237.
Chiloé, 37, 190, 191, 199, 202, 211, 212, 223, 237.
Chillán, 191.
Darien (golfo), 27.
Durango, 33.
Ecuador, 109, 110, 118, 149, 183, 220, 222, 225.
Egmont (fuerte), 67.
España, 11, 12, 14-16, 18, 19, 20, 22, 26-30, 32, 37, 39-42, 49-52, 54-59, 63-73, 77-80, 83, 87, 90-92, 96, 97, 100, 102, 104-109, 111-114, 116-118, 124, 127, 135, 142, 144-146, 148, 150, 151, 154, 157, 159-161, 166, 167, 169,

170, 174, 175, 178, 182-186, 188, 189, 194, 197, 199, 203, 205, 206, 208-210, 215, 216, 220, 221, 224, 230, 235, 238.
Española (La), 50.
Estados Unidos, 69, 70, 79, 80, 91, 94, 102, 104, 144, 160, 187, 194, 195, 208, 212, 220, 221.
Europa, 18, 63, 65, 67, 76, 77, 79, 80, 83, 91, 96, 110, 114, 120, 209, 218.
Faklands (islas), 67.
Fernando Poo (islas), 69.
Ferrol, 15, 124, 216, 217.
Filipinas, 17, 25, 30, 115, 203, 205, 211.
Florida, 25, 26, 30, 33, 37, 52, 58, 66, 70.
Francia, 15, 28, 30, 42, 49, 50, 54, 64-66, 68, 70, 71, 97, 105, 122.
Gibraltar, 30, 70, 111, 235.
Goazalcoacos, 41.
Gran Bretaña, 30, 70, 78, 95.
Gran Colombia, 110, 118, 220, 222.
Granada, 148.
Guadalupe, 28.
Guadianilla, 51.
Guaira (La), 59, 95, 128, 154, 156, 160, 169, 173, 174, 175, 176.
Guajira (península de la), 148.
Guantánamo, 62.
Guarnizo, 124.
Guatemala, 19, 33, 35.
Guayana, 28, 29, 132, 150, 153.
Guayaquil, 37, 38, 51, 58, 110, 128, 194, 198, 199, 222, 234.
Guinea, 30.
— golfo, 69.
Habana (La), 13, 15, 20, 21, 26, 27, 30, 37-41, 43, 44, 48, 52, 58, 59, 65, 66, 91, 107, 115, 124, 127, 128, 131, 146, 151, 153, 156, 159, 167, 168, 170, 174, 177, 179, 182, 203, 210-213, 215-217, 227.
Haití, 50, 145, 226, 227.
Hispanoamérica, 19, 23, 75, 78, 85, 87, 91, 106, 110, 210.
Holanda, 15, 30, 49, 50, 221.
Honduras, 55, 70.
Hornos (cabo), 25, 55, 61, 62, 63, 192, 196, 197, 211, 216, 221.
Huacho, 198.
Huaura, 233.
Iberoamérica, 224.
India, 64, 94.
Indias, 13, 17, 25, 27, 32, 33, 34, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 57, 64, 66, 67, 101, 107, 205, 206.
Índico (océano), 49.
Inglaterra, 15, 26, 28, 30, 32, 42, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 72, 77, 91, 92, 97, 98, 102, 104, 145, 154, 208, 221.
Jacomelo, 228.
Jalapa, 86.
Jamaica, 27, 38, 49, 50, 54, 55, 56, 58, 61, 62, 63, 70, 161, 168, 213, 226.
Juan Fernández (isla), 54, 55, 63, 192.
Janin (batalla), 110.
Leones (islas de los), 67.
Lima, 38, 110, 167-191, 198, 199, 200, 202, 223, 231, 233, 237.
Lisboa, 104.
Londres, 52, 55, 78, 96, 100, 151, 194, 235.
Lucayas (islas), 51.
Luisiana, 30, 66, 70, 94.
Madagascar (isla), 49.
Madrid, 67, 83, 94, 128, 131, 134, 135, 144, 146, 160, 162, 166, 167, 170, 173, 174, 240.
Magallanes (estrecho), 25, 27, 28, 111.
Mahón, 124.
Maipú (batalla), 110, 195, 224.
Málaga, 140.
Maldonado, 100.
Malvinas (islas), 26, 67, 68, 128.
Manila, 41, 63, 65, 66, 124, 128.
Maracaibo, 37, 50, 51, 133, 150, 151, 153, 154, 176, 177, 179, 183, 212.
— lago, 126, 156, 176, 178.
Maracay, 153.
Margarita (isla), 95, 175, 164, 166-168, 226, 228.
Marianas (islas), 54, 211.
Martín García (isla), 187.
Martinica, 28, 65.
Matanzas, 128.
Melilla, 91.
Mendoza, 86.
Menorca, 70.
Methuen (tratado), 30.

México, 18, 19, 22, 25, 36-38, 41, 65, 86, 87, 90, 108, 109, 111, 112, 117, 118, 137, 139-141, 144, 148, 167, 174, 199, 203, 209, 211-213, 215, 217, 219.
— golfo, 30, 38, 41, 70, 136.
Michoacán, 140.
Missisipi (río), 30, 66.
Missouri (río), 25.
Mocha (isla), 192.
Molucas (islas), 28.
Montevideo 20, 43, 47, 97, 99-101, 121, 128, 133, 161, 183-189, 231.
Mosquitia, 55.
Mosquitos (costa de los), 28.
Nápoles, 144.
Natina, 41.
Navarra (reino), 116, 145.
Nicaragua, 50.
Nombre de Dios, 27.
Norteamérica, 64, 76.
Nueva Andalucía, 148.
Nueva España, 19, 33, 38, 41, 86, 109, 118, 139-141, 146, 161, 169, 170.
Nueva Granada, 19, 33, 94, 108, 109, 118, 134, 135, 148, 149, 159, 160, 165, 168.
Nueva Inglaterra, 40.
Nueva Orleans, 66, 160-161.
Nueva Vizcaya, 33.
Nueva York, 55, 94.
Nuevitas, 128.
Nuevo Reino de Granada, 37, 148.
Nuevo Santander, 41.
Oceanía, 54.
Ocumare (bahía), 94.
Orinoco (río), 37, 154.
Pacífico (océano), 14, 17, 20, 22, 25, 27, 28, 30, 37, 40, 41, 51, 54, 56, 58, 61, 62, 63, 83, 117, 118, 128, 133, 142, 188, 189, 190, 192, 195, 196, 197, 202, 210, 211, 217, 218, 221, 225, 231, 234, 237.
Paita, 198.
Palmas (Las), 196.
Panamá, 37, 42, 51, 54, 56, 61, 63, 80, 92, 94, 150, 159, 161, 168, 206.
— istmo, 92.
Paraguana, 176.
Paraguay, 33, 89, 108, 118, 209.
— río, 32, 96.
Paraná (río), 32, 96, 186, 189.
París, 91.
— tratado, 66, 69, 70, 92.
Pasajes, 124.
Patagonia, 184.
Paz (La), 108.
Península Ibérica, 41, 104, 107, 113, 114, 116, 117, 125, 134, 135, 156, 165, 189, 194, 197, 215.
Penzacola, 26, 91.
Pernambuco, 27.
Perú, 19, 33, 37, 42, 47, 54, 88, 89, 92, 109, 110, 117-119, 137, 148, 169, 174, 183, 185, 189-191, 194, 197, 199, 209, 222, 223, 225, 231-234, 236.
Pichincha, (batalla), 110, 224.
Pirineos (cordillera), 29.
Pisco, 233.
Plata (río), 25, 66, 69, 97, 100.
Port Egmont, 68.
Port Louis, 67.
Portobelo, 20, 26, 27, 37, 38, 41, 51, 52, 56, 59, 159, 167, 168, 173, 174.
Portsmouth, 63.
Portugal, 30, 50, 66, 69, 97, 104, 186, 220.
Potosí, 33.
Providence, 51, 54.
Prusia, 64.
Puerta (La), 157.
Puerto Cabello, 20, 43, 94, 127, 128, 132, 133, 150, 154, 156, 160, 169, 170, 173-180, 182, 212, 226.
Puerto Príncipe, 51, 145.
Puerto Rico, 21, 26, 37, 38, 51, 53, 54, 66-67, 71, 72, 115, 128, 151, 153, 154, 156, 176, 177, 203, 205, 211, 212, 213, 215, 220.
Puerto Soledad, 68.
Pumpatar, 164.
Punta de Palma, 181.
Quelmes, 211.
Querétaro, 142.
Quilmes, 98.
Quito, 33, 108, 109, 110, 149, 159.
Rancagua (batalla de), 191.
República Dominicana, 208.

Río de la Plata, 11, 19, 22, 32, 33, 66, 67, 69, 79, 94, 96, 97, 106, 109, 111-113, 117, 118, 136, 137, 161, 173, 183, 185, 186, 189, 196, 209, 221.
Río de San Juan, 37.
Río Grande, 69.
Río Hacha, 26, 159.
Rota, 163.
Rusia, 91, 172.
Sacramento, 26, 30, 58, 66, 68, 69, 97, 99, 186.
Saint Kitss, 30.
San Agustín, 30, 58.
San Blas de California, 43, 128, 133, 142.
San Carlos de Ancud, 223.
San Cristóbal, 50.
San Felipe, 62, 154.
San Fernando, 86.
San Ildefonso (Tratado), 69.
San Juan (río), 37.
San Juan de Ulúa, 47, 133, 143, 146, 211.
San Juan de los Remedios, 128.
San Juan de Puerto Rico, 26, 37, 72.
San Lorenzo, 197.
San Luis, 68, 226.
San Luis de Potosí, 142.
San Mateo (capitulación), 92.
San Nicolás de los Arroyos, 186.
San Vicente, 191.
Santa Ana (isla), 53.
Santa Catalina (isla), 51, 69.
Santa Cruz de la Sierra, 33.
Santa Fe, 61, 85, 92, 148, 149, 159, 168, 169.
Santa María, 159, 196.
Santa Marta, 61, 132, 156, 159, 169.
Santiago de Compostela, 172.
Santiago de Cuba, 26, 52, 62, 63, 126, 213.
Santiago de Chile, 100, 191, 192, 194, 237.
Santo Domingo, 27, 28, 38, 49, 50, 51, 65, 71, 94, 101, 177.
Santoña, 226.
Saratoga, 70.
Sevilla, 41, 185.
Siguatey (isla), 51.
Sitguaró, 86.
Sorondo (batalla de), 153.
Soto de la Marina, 145.
Sudamérica, 212.
Supe, 198.
Sur (mar), 52, 67.
Surinam, 29.
Tacubaya, 80.
Talcahuano, 128, 191, 194, 195, 237.
Tampico, 41, 143, 215.
Taques (Los), 179.
Tarqui (batalla), 222.
Términos, 55.
Texas, 144, 219.
Tiacotalpan, 39.
Tiburón (cabo), 54.
Tierra de Fuego, 25, 183.
Tierra Firme, 21, 38, 41, 52, 54, 58, 148, 178.
Tobago, 28, 164, 168.
Tolón, 104, 230.
Tortuga (isla), 50.
Trafalgar (batalla), 15, 71, 79, 94, 97, 104, 111, 119, 126, 136, 184, 209, 215, 230, 240.
Trinidad, 26, 38, 50, 58, 71, 72, 90, 92, 96, 128.
Tris (isla), 53.
Tucumán, 33, 231.
Urabá (golfo de), 148.
Uruguay, 108, 118, 186, 187, 210, 220, 221.
— río, 32, 69, 96, 100, 188, 189.
Utrecht (Tratado), 30, 32, 40, 52, 55, 57, 58.
Valdivia, 190, 191, 198, 237.
Valençay, 109, 153.
Valencia (Venezuela), 153.
Valis (río), 55.
Valparaíso, 37, 43, 128, 133, 191, 194, 195, 197, 199, 221, 223, 236, 237.
Valladolid (México), 140.
Vela (cabo de la), 148.
Vela de Coro, 95, 176.
Venezuela, 19, 27, 33, 35, 78, 84, 90, 92, 94, 95, 109, 110, 116, 118, 133, 149, 151, 153, 154, 156, 157, 159, 160, 166, 168, 169, 174, 177, 180, 183, 219, 220, 225, 226.

Veracruz, 20, 27, 37, 38-41, 43, 47, 49, 53, 56, 128, 133, 139-143, 145, 146, 156, 165, 219, 227.
Veragua, 148.
Versalles (tratado), 70.
Victoria (La), 154.
Viena (Congreso de), 18.
Vieques (isla), 53.
Virginia, 145.
Washington, 94.
Westfalia, (paz), 14, 27.
Yucatán, 37, 52, 53, 55.
Yungay (batalla), 223.
Zaplotan (batalla), 143.

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92

INDIOS DE AMÉRICA

MAR Y AMÉRICA

IDIOMA E IBEROAMÉRICA

LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS

IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO

REALIDADES AMERICANAS

CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

PORTUGAL Y EL MUNDO

LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA

RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA

ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS

ARMAS Y AMÉRICA

INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA

EUROPA Y AMÉRICA

AMÉRICA, CRISOL

SEFARAD

AL-ANDALUS

EL MAGREB

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1992.

El libro *La marina española en la emancipación de Hispanoamérica,* de José Cervera Pery, forma parte de la Colección «Mar y América», dirigida por el Almirante Fernando de Bordejé, Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

COLECCIÓN MAR Y AMÉRICA

- Tráfico de Indias y política oceánica.
- Armadas españolas de Indias.
- Astronomía y navegación en España. Siglos XVI-XVIII.
- El Pacífico ilustrado: del lago español a las grandes expediciones.
- Las naves del descubrimiento y sus hombres.
- España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur.
- El mar en la historia de América.
- Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América.
- Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias.
- La expansión holandesa en el Atlántico.
- La Marina española en la emancipación de Iberoamérica.

En preparación:

- Cuatro siglos de cartografía en América.
- Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste.
- La Marina en el gobierno y administración de Indias.
- Navegantes portugueses.
- Navegantes franceses.
- Navegantes británicos.
- Navegantes italianos.
- Navegantes españoles.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y postcolombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492*, de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

EDITORIAL
MAPFRE

9 788471 003461